– Noapte bună! Spunea musafirilor. Şi nimeni nu se supăra.

Nu numai ea proceda aşa, toate. Era un cult al respectării cerinţelor zborului pe reactoare. Zborul în grele sau la înălţime nu admitea nopţi nedormite. Sângele îmbibat cu alcool nu transportă oxigenul în corp, la creier, aşa că repede le lua sticla de pe masă.

Şi apoi nu ele, femeile lor, când au spus „da" la ofiţerul stării civile, i-au mai adunat de pe drumuri, de pe la Pomul verde, Geamuri multe, unde îşi făcuseră cluburi şi le-au pus „lesă" spre a nu se mai zbengui, ca aviatori recunoscuţi cuceritori de inimi?

I-au cuminţit şi mai mult când le-a dăruit şi copii.

Soţiile aviatorilor, în acei ani au făcut ceea ce şefii cu toate ordinele lor, cu notele de arest, cu ameninţările opririi de la zbor, ale scoaterii din rândul personalului navigant sau tehnic, nu au reuşit.

Nu şi-au dat seama dar **Ele,** din tinerii zvăpăiaţi ai anilor `50 au făcut oameni de familie, responsabili, disciplinaţi, caractere, care apoi au devenit comandanţi şi instructori.

Cadre ale aviaţiei militare din care s-a născut şi TAROM-ul.

Şi nimeni, nici armata, nici aviaţia militară sau civilă nu le-a mulţumit vreodată. De aceea are dreptate soţul ei când spune:

– Vouă ar trebui să vi se recunoască acei ani petrecuţi pe câmpuri ca vechime în muncă. Ar trebui să vi se acorde onorific o medalie „Soţie de aviator" şi o diplomă de onoare în care să vi se recunoască meritele în dezvoltarea aviaţiei româneşti militare şi civile.

Acestea au fost şi sunt femeile noastre „Soţiile de aviatori" acum în prag de aproape jumătate de secol de convieţuire comună. Mulţi ani petrecuţi pe cîmpuri în vecinătatea aerodromurilor ţării.

Poate, că acum privind în urmă, la aşteptările întoarcerii soţilor de la zbor, la tinerele văduve alături de care au plâns, la frigul, vântul, Molotovurile cu prelată şi scări de fier, dar mai ales la tinereţea lor scursă pe câmpuri, se întreabă:

Cum au avut puterea să suporte Ianca-Iad, Bărăganul, Deveselul, Siliştea, Kogălniceanu, Gearmata, Caransebeş, Botenii, Craiova, Bobocul, Bacăul şi celelalte aerodromuri răspândite prin ţară.

Dar au suportat şi sunt mândre. Nu multe femei au fost şi sunt,
soţii de aviatori.

Alcoolemie de zburător

Bătrânul, zor nevoie, să trec pe la Orşova, birtul din colţul străzii, de fapt „clubul" muncitorilor din fabrica învecinată. Dorea să se fălească cu fiul său aviatorul, pe care îl cunoşteau toţi, încă de ţânc.

– Ce bei?

– Nu beau.

– Cum nu bei?

– Că, nu beau.

Tata, copil de Bucureşti, la recrutare căzu la cavalerie pe post de „ţine caii" de care avea o frică mai ceva decât de câini. Norocul lui că o rudă mai îndepărtată, mai mare prin aviaţie, ştiind că este bun meseriaş, îl luă la el şi îl băgă în unitatea de aviaţie de la marginea Bucureştiului, la atelierul de cârpit avioane, la Pipera.

Bravii zburători ai acestei unităţi nu se fereau de a trage seara câte un „chiolhan", ca a doua zi să zboare, iar câte unul urmărind un tren, să salute dând din „aripi" doamnele şi domnişoarele ciorchine la ferestre, care îi făceau semne cu batistuţele sau cu mînuţele.

Aşa îi ştia el pe zburători … Rezistenţi la băutură şi nerezistenţi la femei, curajoşi, capabili să treacă cu avionul pe sub poduri sau pe sub firele de telegraf, să facă o trăznaie mai trăznaie decât alţii.

Aceasta era imaginea bătrânului despre piloţi, de aceea insista:

– Nici cinzeaca asta?

Văzând că începe să se aprindă, acceptai.

– Pe asta o beau.

Nu înţelegea că aviaţia reactivă, cu pretenţiile ei grele, începea să răstoarne vechile obiceiuri şi tradiţii aviatoriceşti. Nu mai era avionul pe care, dacă te lăsa motorul, îl puteai pune pe orice petec de câmp sau izlaz şi chiar dacă se şifona, scăpai cu viaţă, doar cu o sperietură.

Aceasta nu înseamnă că nu am încercat şi eu, în spiritul eroismului de bravadă al acelor ani şi mai ales al tinereţii, rezistenţa la pahar, dar câteva păţanii m-au lecuit.

– Costică, nu trecem pe la tine?

– Nu, că nu avem timp, întârziem.

– Ce întârziem, nu vrei …

Aşa că două pahare pe masă şi gâl, gâl, au fost repede golite.

Drumul trecea şi prin faţă pe la Pomul verde, clubul de seară al celor nou veniţi în orăşel, la poale de munte, vecin cu un aerodrom. Un scurt popas şi aici, cu două pahare pe masă gâl, gâl, repede golite.

La Casa Armatei, pe masă, în sicriul cu pământ sau cărămizi, sigilat, odihnea ce se mai găsise din fostul nostru coleg, care în exerciţiu de instrucţie luptă aeriană, intrase pe verticală în pământ.

Am ajuns la timp pentru a intra în schimbul de gardă de onoare.

La catafalc, timp de 15 minute, trebuia să stăm cu palmele întinse, cu degetele de-a lungul vipuştii pantalonilor, bărbia sus, privirea înainte, în poziţie de drepţi, nemişcaţi, stâlp, statuie.

Lumânările aprinse pâlpâiau în curentul slab de aer când cineva trecea prin dreptul sicriului. Mirosul lor se amesteca cu cel de tămâie, îmbâcsind şi mai mult aerul şi aşa destul de încărcat de plânsetul bocitoarelor, aduse de nu ştiu cine.

Părinţii şi logodnica, cea cu care urma să se căsătorească la sfârşitul săptămânii, nu mai aveau lacrimi, le terminaseră în noapte.

În această atmosferă grea, apăsătoare, gândul firesc îmi zbură la cel din sicriu, mai bătrân cu vreo doi ani ca mine şi care, pe poziţie de instructor, mă învăţase să manevrez în luptă aeriană.

– Aşa, strânge, strânge virajul şi nu mă scăpa din Colimator. Ţine-l pe mine şi trage, acum pică, pică, pică … Şi picai.

M-am legănat puţin, în faţă, în spate, apoi iar în faţă şi cum eram drept, statuie, stâlp, am picat cu nasul în sicriul de dinaintea mea.

Scos la aer mi-am revenit imediat, având în urechi şi cuvintele unei babe, care m-au ajutat să îmi dau seama ce s-a întâmplat.

– Ai văzut maică, n-a rezistat băiatu, că doar i-a fost coleg.

– Şi ce-a făcut?

– A dat cu nasul în sicriu, maică.

Iar alta în spiritul solidarităţii de bârfă, confirmă:

– Da maică. Am văzut şi eu. A căzut peste mort.

Iar eu am prins, nu ştiu de ce, frica, dar nu de zbor, ci de pahar.

Şi tata, fără să ştie de frica mea, la asta mă îmbia.

Aştept răbdător cu electrocardiograma în mână intrarea la medic, să-mi citească scrisul oscilografic de pe hârtie, în legătură cu inima.

Alături o uşă se deschide, un grup de tineri ies şi am timp să văd o instalaţie, care îmi aminteşte că, odată, dintr-o cameră, de la o instalaţie asemănătoare, am ieşit şi eu la fel ca aceşti tineri.

Boala inimii, sau ştiu eu ce, mă face să simt bătăile ei mai tare.

Pun mâna pe clanţă şi deschid uşa. O doamnă mă întreabă:

– Ce doriţi?

– Mă uit …

– Poftiţi înăuntru.

Se vede că nu am fost primul aviator bătrân, pensionar, curios, care intra aşa. După ce m-a lăsat să contemplu instalaţia m-a întrebat:

– Vreţi să o vedeţi şi pe cea veche?

Recunosc în sală bătrâna barocameră prin care trecusem eu şi atâtea serii de piloţi de reactoare. Pensionată de vârstă, se odihnea.

O cutie metalică de vreo doi cu doi pe cinci metri lungime, cu nişte geamlâcuri rotunde, în care intram serii de câte cinci. Scoţând aerul din ea, se simula ridicarea la înălţimi de 5000 sau 10000 metri verificând astfel rezistenţa fizico-medicală a pilotului la înălţime.

Privesc scaunul pe care am stat şi îmi reamintesc:

În proba de 5000 metri începe urcarea. Zuzu, un muscoi mare, un veteran al probelor de barocameră, care în timpul pregătirii ne bâzâia pe la nas şi urechi, nu mai putea zbura. Acum se plimba pe masă de ici acolo, se oprea şi probabil găsind ceva interesant, se informa dând din trompă, după care continua expediţia, dar din ce în ce mai greu.

Serii întregi de piloţi urmăreau această insectă, antrenată în zborul la înălţime şi probabil că nimeni nu se gândea să o omoare. În fond era al şaselea partener la această probă.

Urcarea continuă. Suntem tăcuţi, mai ales eu. În mâini încep să simt intense furnicături, pe spate simt rece şi se pare că faţa mă trăda. Specialistul care tot timpul privea prin hublou, trecând de la unul la altul, a început să se uite mai insistent la mine.

Zuzu se opri din plimbări rămânând nemişcat, semn că nici el nu se simţea mai bine la înălţimea unde eram plafonaţi 20 de minute.

Privesc altimetrul din cabină care arăta 5000 de metri, dar efortul de ridicare a capului îmi produse un vârtej.

Furnicăturile se întețesc, transpirația rece se amplifică şi mă năpădesc simptome de greață şi vomă pe care cu greu le stăpânesc.

Prin hublou, Florică, specialistul, cu ochii pe mine mă întreabă:

–Te simți rău? Răspund evaziv:

– Nu prea bine.

Colegii de probă se uitau şi ei spre mine, sperând că voi rezista până la final şi nu le voi strica proba, ca să fie nevoiți să o refacă.

Am rezistat cu greu la toate senzațiile puternice de greață, vomă, furnicături şi tremur al mâinilor, numărând secundele şi minutele.

Timpul expirat, aerul rece şuieră în conducte, începe coborârea. Presiunea creşte, iar înălțimea după Altimetru scade. Zuzu începe şi el să mişte, întâi trompa, aripioarele, reia plimbările pe masă şi în fine sub 1000 de metri şi zborul, bâzâindu-ne din nou pe la nas.

Iar eu, obosit, transpirat, sunt cu o puternică senzație de vomă.

Venit de cu seară, 9 ore cu trenul, acasă la Bucureşti, unde părinții m-au aşteptat cu bucuria revederii, în fața unui, sau mă rog mai multor pahare, am trecut de miezul nopții. Dimineața, sculat devreme, că la ora 8 trebuia să fiu la Comisie, nu am mai mâncat.

Intrat în morişcă, am vrut să-i păcălesc, să fac toate probele într-o zi, mințind cu neruşinare că sunt bine odihnit şi că am mâncat.

Şi cu greață, am ratat …

Aceasta a fost o lecție. Cu zborul nu-i de joacă!

A doua zi, odihnit, mâncat, dormit, am refăcut proba.

Am zburdat alături de Zuzu …

Plombă

Autentică: *De la comandorul Nicu Borzea, colaborator ca pilot la filmul „Vultur 101"*

Directorul studioului cinematografic Buftea:

– Tovarăşa! Termină odată şi căsătoreşte-te! Să ne lase în pace aviatorul ăsta al dumitale, ce toată ziua se învârte pe aici cu avionul. Poftim, ieri, în banda sonoră a filmului „Valurile Dunării", cu acțiune din `44, apărea zgomotul reactorului ce se învârte pe aici, pe sus …

Legea completării

– Scolco vremea?

Întrebă tovarăşul de cuşetă pe cel de jos care aprinsese lumina de noapte pentru a-şi consulta ceasul brățară Doxa, achiziționat probabil prin metoda „davai ceas" folosită în timpul „eliberării" unor țări …

– Mai avem o oră până la graniță.

Trenul gonea în noapte măsurând distanța cu zgomotul sacadat al trecerii roților peste capetele de şină, la fel ca balansorul ceasului.

– Scolco vremea? Întrebă din nou cel de sus când cel de jos a aprins din nou lumina.

– Niet ceasov, veni răspunsul, am trecut granița …

Într-adevăr trecuseră granița în țara … „Legii completării".

Era judecat pentru furtul unei şube îmblănite de la un coleg de escadrilă şi fusese prins cu „mâța", pardon, „şuba" în sac.

– De ce ai furat şuba?

– N-am furat-o, am completat-o.

– Cum n-ai furat-o când ai fost prins cu ea în sac?

– N-am furat-o, am completat-o, susținea sincer convins omul.

Am completat-o aşa cum a fost şi a mea completată de către altcineva căruia la rândul lui i-a fost completată, aşa cum cel de la care am completat-o eu, dacă nu era prost, o completa şi el de la altul conform „Legii completării" …

Surprins de țărani cu sacoşa plină cu porumb de fiert, ofițerul, în fața frontului, cu capul în pământ, asculta concluzia muştruluielii:

– Mă! fură mă! fură cu demnitate, când te prinde să te bage la puşcărie, nu găinărie.

Peste decenii, această predicție avea să împartă hoția în două tabere: Cei ce fură demn, din bănci, milioane, numiți demnitari, şi cei ce fură din buzunare, prin piețe şi tramvaie, numiți găinari.

Escadrila se pregătea de decolare.

Privindu-şi ceasul la locul lui pe mână, comandantul escadrilei mai aşteptă câteva minute până la ora de decolare stabilită, apoi salutând din nou suita oficială de băgători de seamă, dă semnalul.

Pe buzunarul pistei, piloții au pornit motoarele avioanelor cu însemnele de naționalitate ale țării vecine şi prietene. Erau mulțumiți de aplicația comună reuşită, cât şi de primirea prietenoasă a gazdelor ospitaliere, care nu s-au mărginit numai la tradiționala pâine şi sare.

Primul avion, comandantul, începe rulajul spre pista de decolare. Bagă motorul, avionul începe să se mişte cu o viteză ceva mai mare decât cea normal permisă, dar aşa trebuie când la manşă se găseşte un „as” al pilotajului şi când acesta este privit de zecile de ochi ale alaiului oficial care a venit să-i conducă.

Pune frână stânga pentru întoarcere spre pistă şi avionul începe leneş deplasarea pe o traiectorie de rotire, surprinzător de mare, muşcând şi din iarbă. Strânge cu putere levierul de frână, împingând până la refuz palonierul şi în fine roşu de nervi, poziționează avionul în dreptul zebrei. Se gândeşte că aseară, la banchetul oficial, nu a băut decât vreo două pahare, deşi vinul a fost excelent.

Al doilea în rulaj, coechipierul, cunoscut că nu dezminte măiestria capului, rulează şi el în viteză, face şi o întoarcere care, deşi se voia strânsă pe o roată, ajunge tot să părăsească betonul, ieşind pe iarbă. În fine, strângând levierul frânei până la refuz, reintră pe pista de decolare aproape să ia în roată o baliză.

Rulează şi al treilea, a cărui frână ceva mai bună răspundea mai prompt la comenzi şi îi dă posibilitatea să tragă o înjurătură specific „Slavă”, în timp ce evita un carambol pe pista mare.

Şeful formației priveşte în spate spre restul formației unde al patrulea se chinuia să iasă dintre balize.

– Opriți motoarele, fu ordinul scurt şi ferm al comandantului.

Tehnicenii trebăluiau la avioanele înşirate prieteneşte la linie, unul lîngă altul, unul gazdă, altul musafir, ridicate toate pe cricuri.

Cu capul plecat, executau o operațiune ce în termeni tehnici se numeşte „înlocuirea plăcuțelor de frânare”. Adică scoteau plăcuțele de la avionul gazdă şi le montau la avionul musafir, scoteau plăcuțele

de la avionul musafir şi … ce făceau cu ele nu mai conta.

Adică făceau o operațiune în spiritul invers „Legii completării”, operațiune pe care au executat-o în cursul nopții.

Aceasta pentru că prietenii mai mari din „Lagărul Păcii”, după ce au luat trenurile cu grâu, ca plată, au livrat avioanele, dar cu piese de schimb pe sponci. Din prostie sau politichie nu se ştie, plăcuțele noastre de frânare erau în magaziile vecinilor din sud, care astfel aveau multe şi nouă nu ne ajungea pista când frânam, la aterizare.

Politicul nostru, prezent şi el ca gură cască, pricepând în fine despre ce e vorba, se adresă moralizator mai marelui tehnicienilor, care roşu „sfeclă” veghea operațiunea:

– De ce ați furat?

– N-am furat, am completat.

Şi văzând cine a vorbit, cătrănit, îi spuse cât de politicos a putut:

– Pleacă mă! ... până nu te trezeşti cu un şut în cur.

Nu trecu mult şi altă escadrilă, de această dată a prietenului mai mare, veni pe acelaşi aerodrom. Aflând de obiceiurile din România, care le depăşeau pe ale lor, îşi luară măsuri speciale de siguranță.

Se instalară dincolo de pistă, în partea opusă cazărmii noastre, şi veniră cu tot necesarul, neavând nevoie nici măcar de apă de la noi. Veniseră cu Borsecul nostru, în canistrele lor …

Plantară pentru toți plăcuțe bilingve cu „trecerea interzisă”.

Singurul care a trecut acest hotar graniță a fost comandantul, polcovnic-a (colonel-a), o başoldină zdrahon de femeie.

Şi aceasta trecu numai de două ori. La sosire şi la plecare.

Dar sinceri să fim, ce ne-a uimit a fost disciplina. Dimineața când locțiitorul, un bărbat, a strigat „smirna” (drepți) s-a oprit vântul, frunza-n pom şi musca-n zbor, cât timp s-a dat raportul.

Hi! ...

Nu ca la români când „la raport”, la apelul de seară, în şcoala militară, cel din rândul întâi al formației, în repaus cu mâinile la spate a simțit că i s-a pus un deget în palmă.

Şi a strâns şi a strâns la deget până şi-a dat seama că e prea gros, prea mare şi prea tare, pentru a fi un deget, fie el chiar şi degetul mic a colegului nostru poreclit Rangă. Care de fapt era în spate.

Aviatori şi chiloți

Ce îmi plac mie strigările, în liniştea amurgului, peste satul ascuns în verdeața dealurilor. Din vale şi de pe deal, numai că auzi:

– Ioane…ne…e…e.

– Ce-i mă…mă…ă…ă?

– Vino mă, că a vint vară-tu … aviatoru…u…u.

– Care din ei…i…i…i, că toți sânt aviatori …tori…ori…ri…i, răsună ecoul strigăturii, purtat printre dealuri.

Şi cum nu e lămurit Ion întreabă:

– Soldatul? ... ăl de la pază? Apoi în gând: Ăl de o fo scris lui tătâne-su, că să-i trimită de grabă bani că n-are de țigări şi că pleacă cu avioanele peste graniță, de s-a alarmat tot satul că începe războiul.

– Nu mă …

– Fruntaşul? de la avion? Apoi tot în gând: la care taică-su i-o fo trimis bani să plătească „priza de aterizare" pe care a pierdut-o.

– Nu mă…

– Chilotul? Ăl de chilotează reactoru … u… u… u?

– Da mă! chilotul… tul… ul… l… Continuă ecoul, strigăturile „regionalilor", folosind acel „chi" de la bine cunoscuta formulă de calcul a suprafeței cercului, chi-R-pătrat.

Dar conversația intră în contradicție cu DEX 1998 care spune că:

Aviator - este persoana care pilotează sau face parte din echipaj.

Atunci soldatul sau fruntaşul, subofițerul sau ofițerul toți cei cu epoleții albaştri, mecanicii de avioane, specialiştii, radişti, iab-işti care întrețin şi repară avioanele şi aparatura, sau slujbaşii pistei, de la BDA care fac ca această mare şi complexă maşinărie, care este aerodromul, să funcționeze, ce sunt? Dacă nu sunt aviatori, ce sunt?

Corect ar fi: Toți cei care concură la desfăşurarea zborului sunt aviatori, iar cei ce pilotează avionul sunt totodată aviatori şi piloți.

Iar chilot poate fi şi obiectul murdar … sau pilotul ce a fost „politrucit", nu mai merită a fi „spălat" şi poate fi aruncat.

Aviator ce fu … chilot

Un fel de biografie

Cutremur.

O cărămidă se desprinde din coşul clădirii, se rostogoleşte pe acoperiş, apoi liberă, sub forța gravitațională ajunge …

O femeie, speriată de zgâlțâirea pământului, se desprinde de scaunul pe care sta, aleargă, se rostogoleşte pe scări şi iese din clădire cu o viteză atletică ajungând …

Rezultatul: O femeie fugind să îşi salveze viața, ajunge la punctul de impact cu cărămida, la timp, pentru a muri

Întrebare: Cine a adus în acelaşi loc, în spațiu şi în timp, un cap de femeie şi o cărămidă colțuroasă?

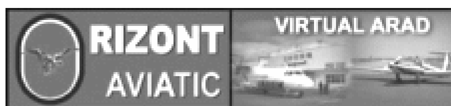
Răspuns. Soarta.

Ce urmează, este povestea vieții unui aviator, fost pilot, silit de aşi urma drumul său în viață. De cine? De soartă.

Acei oameni, implicați în înrâurirea sorții aviatorilor, nu pot fi considerați vinovați, atâta timp cât au acționat obligați de evenimente şi mai ales de politică, dar au fost convinşi de propria lor conştiință că aşa trebuie să facă.

De aceea aviatorii nu trebuie să le poarte pică …

Eu cât pot, nu le port pică.



De ce sar de fund în sus

Multe şi neumblate – de mine – sunt căile Internetului.

Fac „clic” pe ici pe colo căutând lucruri interesante, dar fără bani, că nu am cum să plătesc. Fetiţele din Nigeria, unde am ajuns întîmplător, mi-au cerut „Cartea de credit”. De unde carte?

Descopăr o adresă interesantă: www.virtualarad.net

Cum am legături afective cu Aradul, mă opresc şi tot clicăind găsesc o revistă de aviaţie, de asemeni interesantă, Orizont Aviatic, cunoscută, fiind editată de un talentat şi inimos scriitor de aviaţie.

Omul bagă pensia în astă „afacere-faliment” (ce eu nu aşi face) pentru a scoate revista. Răsfoiesc paginile şi găsesc un articol:

Cetatea aeriană vest – Gearmata (Timişoara). **

– Unde mi-am mâncat tinereţea şi era să îmi rămână şi oasele …

Nevasta mă strigă la masă:

– Hai! Se răceşte mămăliga. Auzi, arădancă şi mâncă mămăligă.

Arădanii nici pe timpul foametei din `46 nu mâncau mămăligă.

– Nu auzi? Hai că se răceşte ...

– Nu vin! Să se răcească ... că am ceva cald ... fierbinte aici.

Articolul este documentat şi scris cu talent.

Citesc cu interes şi plăcere despre Comandantul meu de regiment de acum aproape 50 de ani. Este în inima mea, ca mulţi alţii.

Face parte din suita oamenilor care m-au învăţat să zbor.

Totuşi articolul este scris cu un iz ... cam de post-revoluţionar.

Apoi, nu scoate dintr-un om ridicat de Partid, un anticomunist. Mâna dreaptă a lui „Dej odiosul” l-a uns şef, spui mata în articol. Redă-l aşa cum a fost, cu meritele lui de aviator, pe care incontestabil le-a avut, chiar dacă a trebuit atunci, să urmeze linia trasată de Partid.

De nu era pe „linie”, nu era comandant.

** *Un alt inimos, Cezar Stratulat din Cicago U.S.A. întreţine pe Internet site-ul: www.baza93aeriana.ro Cere sprijin pentru a reda istoria Gearmatei. Grupul de discuţii: „http://groups.com/group/aviaţia/messages” 10753*

Citesc, până când ajung undeva, unde văd numele meu, într-un context nu prea elogios.

Un om, fostul comandant de regiment, acum după o jumătate de veac, îşi spune părerea.

Reiau cititul. O dată. De două ori. De n ori.

Redau un pasaj din el:

... Urmează trei ani de efort şi insistenţă spre a duce regimentul la nivelul profesional şi pregătire de luptă corespunzător cerinţelor impuse, neexistând în acest timp accidente ori catastrofe, doar incidentul politrucului lt. Constantinescu (esc. I-a), ce la 10.000 m. a intrat în vrie şi s-a catapultat !

Lucrurile au stat aşa:

„La o convocare, Generalul a ordonat ca toţi politrucii de escadrilă să zboare - la fel ca la sovietici! Eu am raportat că nu au „calităţi” chiar dacă râvnesc la soldă mai mare şi masă de 6500 calorii.

„– Măi …, măcar pe unul să îl facem pilot, să-l avem de sămânţă!”a spus Generalul. Dar după catapultarea lui Constantinescu s-a anulat ordinul.”

Aici mă lovesc de două lucruri:

Înjurătura şi confuzia.

1- Politruc este un fel de căcănar sau în cazul meu, chilot murdar.
Corect ar fi fost să mă spele şi … dar asta a fost.

2- Confuzia. Am fost pilot făcut politic şi nu am fugit după 6500 calorii, pentru că le aveam.

Mă stropşesc la autor.

– Nene, sunt pilot! Sunt **Pilot de vânătoare**, elev al lui … coleg cu … şi înşir mândru, o listă cu nume.

Desparte citatul, de numele meu!

Dacă soarta mi-a hărăzit a fi şi Locţiitor politic al comandantului de escadrilă, nu am făcut nimic de care să îmi fie ruşine.

Îmi promite o rectificare … şi într-adevăr vine sub forma unui articol de ziar, scris „deştept”, articol – ornat cu o mare şi neagră steaua în cinci colţuri, cu seceră şi ciocan – în care „mă face varză”.

Măi să fie …

Aşa că sar de fund în sus.

De ce?

Politruchie

Comandant şi Politruci

Dumnezeu, pentru unii, Alah, pentru alţii, EL, sta şi îi asculta.

Trebuia să înceapă războiul şi fiecare se ruga pentru victoria sa.

Cel din avionul F-invizibil, trăgea cu rachetele şi îşi făcea cruci, şoptind rugi fierbinţi să îl ajute Dumnezeu, să nu fie văzut de jos.

Cel din tancul T- nu ştiu cât, număra biluţe, dând cu nasul de fierul podelei fierbinţi, în timp ce trăgea cu racheta A.A. şi se ruga de Alah, să nu fie nici el văzut şi ochit de cel invizibil.

D-zeu alias Alah la mijloc, fire nerăzboinică, zise:

Să-i ia dra … şi se opri la timp, ştiind că vrerea lui se îndeplineşte şi că nu-i frumos să dai ceva, cuiva, fără asentimentul lui.

Punând mâna pe telefon sună pe „mobil", direct pe dracu din iad.

– Îi auzi pe cei doi care se roagă pentru război? Ia-i că-s ai tăi.

Din cele mai vechi timpuri, încă de pe vremea bătăilor cu măciuca, oamenii se rugau empiric, înainte de a purcede la spargerea reciprocă a capetelor. Târziu, au apărut specialiştii în rugăciuni, preoţii militari, responsabili cu morala, înarmaţi cu filozofia idealistă.

Socialismul, bazat pe filozofia materialistă, a inventat similarii lor, muncitorii politici, pe scurt politicii, tot responsabili cu morala.

Toate armatele au un organism, care sub comanda a ceea ce se numeşte „Comandant", răspund de moralul trupei.

Dar: Regimul dictatorial de-a lungul timpului s-a perfecţionat şi şi-a îmbunătăţit organizarea. Când preluam înaintata ştiinţă sovietică în domeniu, atribuţiile Locţiitorului politic erau cam următoarele:

A - Educatori şi responsabili cu morala

B - Cenzori ai puterii, realizată prin:

a - Cenzurarea hotărârii comandantului

b - Informarea pe filieră în sus.

Desen pag. 252 – Doctrine în duel

B – şi aliniat mic – a

Nici unui om pe lumea aceasta, ajuns la putere, nu îi place să o împartă cu altcineva, dar mai ales în armată când comandantul, prin specificul acestei instituţii, – ce se păstrează de două mii de ani – are drept de viaţă şi de moarte asupra subordonaţilor.

Bibliografie: Şoseaua Volocolamscului - Mihail Şolohov.
Editura Cartea Rusă

Dar acestă putere, pentru un regim dictatorial este periculoasă întrucât oricând un conducător militar se poate întoarce împotriva dictatorului din frunte (vezi Africa) şi să-l pape …

Sistemul astfel s-a perfecţionat, şi-a îmbunătăţit structura punând alături de comandant un „cenzor" numit „Locţiitor politic", care să îi supervizeze acţiunile:

– Pot să-l împuşc pe ăla? Întreabă comandantul pe locţiitorul său politic în timp ce cu puşca vizează pieptul unui duşman inamic.

Politicul, după ce studiază pe Lenin: Opere complecte vol. 14 sau în cuvântarea la ultimul congres PCR, zice da/nu , puşcă-l, după caz.

Dar ce, comandantul numit de CC al P nu este un element sigur?

Ba da, dar … cu cenzor alături este şi mai sigur.

Pe de altă parte, nici nu este prea plăcut când în probleme de specialitate îşi bagă nasul un neavenit, un nepriceput ca politicul.

De aici nemulţumirea comandantului (ce doar mârâie), împotriva politicului şi prin extindere împotriva „politrucilor" în general.

Parcă nu ar fi din acelaşi aluat al originii sociale sănătoase …

În uzina cu nume bulgăresc, doi băieţandri, în faţa cuptorului de forje, încins, prăjeau în nişte ţăpuşe de lemn, slănină tăiată felii, care rumenindu-se şi topindu-se se scurgea pe felia de pâine neagră, pusă rapid dedesubt. Era în pauza de prânz, când fură chemaţi la UTC.

Secretarul, fost tovarăş al eroului care în `33 împuşcat, atârna de lanţul sirenei chemând oamenii la luptă, avea o problemă serioasă.

Trebuia să caute şi să selecţioneze elemente cu origine socială sănătoasă, pe care să îi trimită la şcoli de viitori ofiţeri pentru tânăra armată populară ce se năştea. Vechii ofiţeri nu mai erau de încredere.

Găsi doi tineri muncitori, foşti brigadieri, cărora le cuvântă în ordinea întâmplătoarei intrări în încăpere:

– Tovarăşe, UTC-ul te trimite la Şcoala de aviaţie …
– Tovarăşe, UTC-ul te trimite la Şcoala de muncitori politici.

Selecţionaţii, care de abia uitară cântecul: „ *hei rup, hei rup, ca stânci de fier, în lupta dusă de brigadier”* luară din nou cuferele de lemn, tip cătănie, cu încuietoare cu balama şi lacăt mare, pus contra oamenilor cinstiţi, şi plecară acolo unde UTC-ul le hărăzise soarta.

După doi ani, primul ajuns pilot cu normă la 6500 de calorii, nu mai vroia să îşi recunoască prietenul de slănină topită scursă pe pâine neagră, pe motiv că era absolvent al şcolii de muncitori politici, adică folosind termenul injurios, prescurtat, era „politruc”.

A - Educatori, responabili cu propaganda şi morala

După cum am mai arătat, oştirea trebuie să creadă în ceva.

Regimul impunea o religie nouă, bazată pe materialism, ai cărei slujitori trebuiau să fie politicii care să combată religia Ortodoxă.

Că aceşti politici se lepădau greu chiar ei, de religia în care au fost botezaţi, că de Paşti, conform tradiţiei, mâncau şi ei din ouăle roşii şi beau şi ei din sângele Domnului, este altă poveste.

În creştinism nu există zicala: „Fă ce zice şi nu ce face popa!”

B cu b - Şi informarea …

Şi nu erau singurii informatori.

– Bine tovarăşe, să aflu eu de la UTC? …

Iar cel de la UTC:

– Bine tovule, să aflu eu de la Partid?

Iar mai marele comandant:

– De ce nu-mi raportezi? Aflu de la C.I.

Şi mai marele de la C.I.

– Ce păzeşti acolo? Aflu de la UTC …

Aşa că toate aceste reţele, se întreceau în a informa primii.

În acest fel partidul ştia tot.

Nu informaţia în sine era dăunătoare, ci acest sistem de întrecere. În fond, ce era de ascuns, serios, într-o unitate militară de aviaţie?

Erau într-adevăr şi unele chestii … care nu trebuiau „informate”: Că unii de la Bucureşti vin în crailâc şi la o băută, iar şefu unităţii se ţine cu angajata … Nu trebuia … că oameni suntem. Nu?

Politicii aceşti oameni, care neavând atribuţiuni clare, sau mai precis depăşindu-şi atribuţiunile şi pentru a-şi justifica existenţa, îşi băgau nasul peste tot, de multe ori gafând, erau consideraţi pe drept sau pe nedrept, un fel de spioni ai celor de sus.

Umblând teleleu prin unitate, pe la linia de avioane, în zi de asistenţă tehnică, politicul vede pe o bucată de hârtie maronie, cerată, o cremă neagră din care mecanicul punea la roţi.

– Ce-i asta? Întreabă.

– Vaselină … vine răspunsul.

– Şi, de ce-i neagră? Întreabă, ştiind că vaselina are altă culoare.

– De la cărbune, spune mecanicul, văzându-şi de treabă.

Omul descoperind un caz de sabotaj se grăbeşte să îl raporteze imediat şefului pe linia sa. Acesta raportează altui şef, până sus.

La comandantul cel mare vine locţiitorul său politic.

– Ştiţi că la cutare … sabotaj … cărbune pisat la roţi, să ia foc?

Cel informat, care nu le poate şti pe toate, îşi cheamă inginerul.

– Ce-i cu cărbunele acela la roţi?… A, vaselină grafitată!

Astfel iese la iveală tărăşenia, informarea, pe care oamenii o numesc turnătorie. Politicul s-a făcut de „kk”, el şi toată filiera.

Aţi văzut spectacolul fascinant şi înfiorător al pornirii motorului la Iak-17, când se ratează pornirea, mai ales noaptea? Petrolul ia foc, nu în camerele de ardere cum ar fi normal, ci pe efuzor, aruncând în spate valuri de fum şi flăcări. Incendiu în avion, ce mai.

Vă spun eu. O plăcere, nu să priveşti de pe margine, ci să fii legat în avion, în acele clipe, chiar de ştii că nu este aşa de periculos. Este o defecţiune cunoscută a pornirii acestui avion. Tehnicenii, obişnuiţi cu fenomenul acţionează repede. Se ridică avionul de bot, pentru a se scurge petrolul arzând şi dacă focul din interior nu se potoleşte, se bagă jetul unui estinctor în „fundul” avionului, după care se reia pornirea.

Politicul a văzut însă pentru prima dată aceasta şi, pricepând în felul lui, a şi dat telefon raportând: Dau foc la avioane …

Filiera se alarmează. Telefoanele iar se înfierbântă, de sus în jos şi viceversa, până când lucrurile se lămuresc.

Sistemul politic se face iar de „kk”.

Aviatorul se „ochea” cu fata din grupul numeros de tineri şi tinere de la masa alăturată, pe care, după un timp, încălcând regulile de bună cuviinţă locale, o invită la dans. Apoi recidivează, creând animozitate între cele două grupuri, civil şi militar, care şi aşa nu se prea agreează în acest oraş, cucerit recent de uniformele albastre.

Aviatorul, renumit pentru astfel de ieşiri eroice, nu suportă replica, observaţia, înjurătura sau ce-o fi fost ea, a celui de lângă fată, prieten, logodnic, ce-o fi fost el şi se propteşte cu pumnul în nasul celuilalt, care sare la bătaie. Vin ajutoare, dintr-o parte şi din cealaltă.

Asemenea evenimente sunt însă frecvente în această perioadă de început a aviaţiei, până la câştigarea supremaţiei în oraş.

Politicul din comisia de inspecţie, venită de cu seară în garnizoană, martor ocular la eveniment, a informat imediat …

Generalul, şeful comisiei, care îl cunoştea „ca pe un cal breaz” pe talentatul, dar zvăpăiatul pilot, ordonă scurt:

– Mâine să vină la mine, la raport.

A doua zi dimineaţă, un coleg de promoţie, mai mare în grad, că a fost mai potolit în comportare, către celălalt:

– Ce ai făcut mă iarăşi de te cheamă generalul la raport?

– Ce să fac? O bătaie cu un tâmpit de civil!…

Şi cum în dimineaţa aceea aviatorul nostru cu încă unul trebuiau să transporte două avioane clasice la reparat la Bucureşti, s-a găsit imediat modalitatea de evitare a întâlnirii cu generalul.

Solidaritatea de generaţie, de promoţie şi-a spus cuvântul.

– Nu vă pot da aprobarea pentru decolare, răsună vocea de pe fir, plafonul norilor este prea jos.

– Dă-i mă aprobarea că-i pilot bătrân, dă-i pe răspunderea mea.

– Bine, zise vocea de la Bucureşti, care îi cunoştea pe amândoi ca fiind piloţi „grei”, dacă spuneţi. Aveţi aprobarea 33.

Îşi iau zborul, în celulă, înainte de a apărea comisia în unitate.

Dar eroul nostru, se vede mahmur de cu seară, sau mai curând că aşa îi era felul, nu stă la locul lui în formaţie, la limita plafonului de nori, pe valea străjuită lateral de munţi, ci o ia cu roţile pe şosea. Când a trecut Dunărea, nu ştie. A aterizat pe burtă în ţara vecină.

Iar Politicii iară şi-au făcut „prieteni”, pe drept sau pe nedrept, printre piloţi, care i-au etichetat ca turnători.

Era o zicală pe la Gearmata în acea vreme:

„ Milă de la Cer … şi pomană de la Hui …bani”.

Unul era şef pe la „Apropiată”. Celălalt ca şi numele … cu banii.

Omul avea mare nevoie. Soţia grav bolnavă trebuia spitalizată. Rezervă de bani în casă? Nu ne prea ducea mintea tinereţii să avem. CAR-ul nu se inventase încă. Ce să facă?

Scrie pe hârtie, comandantul aprobă, financiarul … bani nu are. Amărât, pleacă într-ale lui, dar se întâlni cu locţiitorul politic.

– Ce-i, tovarăşe locotenent, ce s-a întâmplat?

– Nimic, tovarăşe căpitan.

– Cum nimic? Cu figura asta aşa de amărâtă, chiar nimic?

– Soţia bolnavă … spital … bani, aprobare, caseria nu are.

– Hai cu mine. La caserie cere explicaţii şefului cu banii.

– Nu am! Nu am bani în casierie, tovarăşe căpitan.

Locţiitorul, stă o clipă gânditor, se scarpină prin buzunare, scoate portofelul, din el câteva hârtii şi dându-i lui Hui … banii, spuse:

– Ia vezi, poate mai ai şi mata prin buzunar ceva … şi să mergem şi la comandant, poate are şi el. Omul e amărât, nu-l putem lăsa.

(Nu mai ştiu dacă acesta era comandantul care ca „om de treabă” zicea „da” şi apostila aprobările cu creionul roş-albastru, conform unui cod executabil, prestabilit: roşu da, albastru ba.)

– Lăsaţi tovarăşe căpitan, ţineţi-vă banii, găsim noi ceva.

– Că zicala aia cu Hui …banii, e doar o vorbă.

Între doi copaci cu crăcile precum crăcanele de praştie, au aşezat o bilă de brad şi nişte laţuri din sfoară mai tare, construind eşafodul.

Apoi s-au pus pe căutat, dar „prietenii oamenilor” cu simţul lor ancestral, simţind iminentul pericol, dispăruseră.

În fine au găsit vreo trei şi, cu ei în braţe, veneau spre instalaţie spre a executa ordinul primit de la comandantul lor, ce suna cam aşa:

– Spânzuraţi toţi câinii şi beliţi-i de piele.

Unul se apucă de treabă. Cu stânga ţinea potaia de sub labele din faţă, iar cu dreapta încerca a-i pune leaţul de gât. Când să reuşească, câinele se smuci, îl scăpă şi animalul se furişă sub o maşină privind speriat, ca un câine bătut, spre soldaţi, prietenii lui de altădată.

Ceilalţi, dădură şi ei drumul câinilor, care o tuliră care încotro.

– Mă! Vă ia mama dracului, puşcăria vă mănâncă, neexecutare de ordin, striga cu năduf ofițerul nervos, la soldații care cu capul plecat, cu ochii în pământ, erau stană de piatră.

Ca din senin, cu o maşină de tractaj, apare locțiitorul politic al unității, căruia o „păsărică” îi ciripise telefonic.

– Sunt prea mulți, răi şi muşcă … M-a muşcat când am fost ofițer de serviciu, argumentă ferm convins de dreptatea lui, ofițerul.

– Bine, cedă locțiitorul. Să fie spânzurați, dar nu de soldați.

Tinerii sunt veniți în armată să se instruiască pentru apărarea țării, nu pentru a spânzura câinii, încheie el cu o lozincă la modă.

Astfel politicul, încălcând principiile sacre ale armatei, îşi băgă nasul în treburile de comandă, anulând ordinul ce era dat de un şef.

Asta spre bucuria soldaților şi mai ales a soldaților braconieri, care uneori noaptea foloseau câinii, pe care i-au dresat special, la vânătoarea de iepuri şi fazani, ce populau din belşug împrejurimile.

Nemilosul şef, nu catadixi să spânzure câinii cu mâinile lui.

Iar haita scăpă întreagă.

Dacă preşedinții ar fi obligați să execute ei sentințele pe care le semnează, ar fi pe lumea asta numai grațieri. M.C.

Erau zile când piloții escadrilei nu reuşeau să îndeplinească planificarea de zbor. Nu era mare bai. Exercițiile respective erau replanificate. Totuşi era o rămânere în urmă.

Locțiitorul politic de regiment, care pe linia lui ştiută răspundea de „îndeplinirea planului pregătirii de luptă şi politice”, îşi puse filozofica întrebare:

De ce?

Aşa că luă la „puricat” planificarea de zbor pe câteva luni în urmă, şi pe o bucată de hârtie notă ziua, numele pilotului şi exercițiul neexecutat. Apoi din curiozitate făcu o statistică, din care constată că pilotul „x” avea cele mai multe şi spre deosebire de ceilalți piloți, numai la un anumit tip de exercițiu de pregătire.

Cu foaia în mână se duse la comandant.

– Da! Zise acesta, privind îngândurat hârtia. Ia să îl iau eu mâine la un „control în zonă”.

Da! Politicii, au fost şi ei oameni de aerodrom şi de o bere.

Îi înjurăm în general, dar când vorbim despre câte unul adăugăm: „Acesta a fost băiat bun”, chiar dacă a făcut şi el niscaiva uitate rele.

Unii, oameni de treabă, iubeau aerodromul, uniforma albastră pe care o purtau cu mândrie şi aveau regretul că nu pot şi ei să zboare. Ei nu aveau plăcerea zborului şi nici măcar satisfacția mecanicului de avion, ce cu priceperea lui asigura complexa maşinărie să zboare.

Dar contribuiau şi ei într-un fel la viața de aerodrom.

– De ce nu este autobuzul aici, să ducă personalul acasă după zbor? Întreba politicul, obosit şi el după noaptea nedormită.

– Îmediat, tovarăşe maior, mai dau un telefon.

Dar erau şi „politruci”.

Unii, „muşchiuloşi” de puterea ce o aveau, mai precis de cultivarea puterii ce li se atribuia, „sărind calul” deveneau indezirabili.

Mutat de curând în garnizoană, locuiam cu familia în gazdă, pe unde apucam. Îmi şopteşte unu:

– Dă-i mă politrucului de băut, dacă vrei locuință.

Şi i-am dat. Cu burdihanul mare, ăsta bea ca un peşte.

Bea de stingea. Bea şi promitea. Dar locuință tot nu mi-a dat.

Genul „politruc” îl întâlneai mai ales în sectorul de personal.

Nu credeți? Întrebați promoția anului 1950, Întrebați pe cei care după doi ani de şcoală militară, au fost dați afară cu gradul de soldat.

Sau ca „Talpă lată” care era „pasăre rară” la pista de zbor, fiind prea ocupat cu „puricirea” dosarelor de cadre. Mai ales cu al meu. Cei ce l-au cunoscut ştiu că nu sunt subiectiv.

Plombă

Autentică. **În loc de glumă:**

Gearmata 1955. Propuneri pentru prezidiu, la o şedință de partid.

Zice tov. Ologu:

– Îl propun pe tovarăşul Şchiopu. Iar tov-ul Şchiopu:

– Îl propun pe tovarăşul Ologu.

Şi munca de partid mergea ... în suma picioarelor

De ce locțiitor politic pilot?

Oamenilor nu le plăcea nici să stea cu fundul pe scaune la şedinţe, nici să fie bătuţi la cap cu învățământul politic sau cu scrierea de articole pentru gazeta de perete. Nu le plăcea nici nepriceputul care îşi băga nasul în treburi pe care nu le pricepea. Şi cu atât mai puţin cei ce vânau sau inventau nereguli, ca să le informeze sus, pentru a-şi justifica soldele primite.

Oamenii erau într-o unitate militară de aviaţie, pentru zbor.

De aceea muncitorii politici nu au fost prea agreaţi în aviaţie.

Pentru a-i reabilita trebuiau legaţi de meserie, ca la sovietici.

Una era să îţi spună „politicul" şi cu totul alta era să îţi spună „pilotul–politic" că nu ai tras bine de manşă sau că la comenzile avionului trebuie să lucrezi cu cheia şi nu cu dalta şi ciocanul.

Adică trebuia să ai autoritatea meseriei.

S-a încercat a se face din muncitori politici, piloţi. Nu a ţinut. Un pilot nu se formează peste noapte şi fără cheltuială precum un politic.

Atunci s-a luat hotărârea de a se face muncitori politici din piloţi şi tehniceni. Lucrurile au mers ceva mai bine, dar frecuşuri tot au existat pentru că piloţii locţiitori politici îşi vedeau mai mult de zbor decât de sarcinile politice, nemulţumindu-şi şefii de pe filieră.

Ba vine şi revoluţia ungară, iar cei de la centru vorbeau ca peştii. Oamenii întrebau, iar politici se eschivau, nu cunoşteau „linia". Cine a vorbit, după părerea lui, imediat s-a fript, ca cel de la Craiova, avansat apoi rapid muncitor necalificat la Electroputere.

Lupta între taberele celor ce vroiau să controleze politic aviaţia şi cei ce se opuneau, dorind a-şi păstra libertatea lor de comandant unic, a continuat. Norocul lor am fost eu, care „sacrificat" am ajutat cât am putut tabăra navigantă, de şi-a impus pentru scurt timp punctul de vedere, arătând celorlalţi ca „ba-bau" evenimentul de zbor.

Ca urmare s-a desfiinţat funcţia de locţiitor politic.

Atribuţiile şi soldele au fost preluate de secretarii de partid.

Aceştia, în timp, au pus stăpânire pe tot şi au controlat totul, fără a mai fi nevoie de huliţii şi ineficienţii muncitori politici.

Mai pe româneşte: ce mi-e Tanda, ce mi-e Manda …

Devenii din cal … măgar

Partidul voia nişte jockei politici să încalece nărăvaşa aviaţie.

Ea sărea şi „bonta", nelăsându-se călărită, apărându-şi libertatea.

Se gândi Partidul deci să-şi facă „activiştii politici" jockei.

«,măcar pe unul să-l facem pilot, să-l avem de sământă ! Spuse Generalul…»

(Orizont aviatic 4/2003)

Îşi trimiseră politicii în şcoala militară, să înveţe să zboare.

Îi îmbrăcă în uniforme albastre cu „cuci" la şepci, zicând ca sunt buni să călărească avioanele. Neagreaţi de instructorii bătrâni, au fost prost pregătiţi, dovadă că din vreo 30 de politici, puriciţi, selectaţi, verificaţi medical şi ciocăniţi la genunchi, pentru reflexe, declaraţi „apţi de zbor", nici unul nu a ajuns „de sământă" pe reactor

Chiar nici unul să nu fi avut aptitudini de pilot?

Cum partidul presa să se urmeze exemplul sovietic al încadrării cu Locţiitori politici de escadrile-piloţi, Comandamentul hotărî:

Să facă cum se spune în termeni populari, din Cal, Măgar, iar din Piloţi … Jockei Politici. Piloţi-Politici. Pe funcţii de Politici-Piloţi.

Adică locţiitori politici care să fie agreaţi de aviatori.

– Şi unde găsiţi voi proşti să accepte? Întrebară unii.

– Las' că găsim. Le promitem mai mult „ovăz" şi ceva „stele"…

Că asta mânca şi calul lui Făt Frumos, de zbura …

Şi găsiră … Cum? Veţi vedea.

Un tânăr înalt şi frumos, care ocupat cu prăjirea în ţăpuşe de lemn a slăninii, după cum am mai arătat, având neşansa de a intra al doilea în birou, devenise Muncitor politic.

Încercase şi el manşa, încercase să zboare, însă fără succes.

Ratase nu din vina lui ci … Dar iubea aviaţia.

Acum câştigă încrederea aviatorilor printr-o acţiune de ispravă:

– Vrei să cumperi o pereche de cizme nou-nouţe, încălţate doar o singură dată? Întrebă el pe primul întâlnit în promenada obişnuită de seară, de pe cei 200 de metri de „Corso" ai orăşelului.

– Zici că sunt noi?

– Noi nouţe, încălţate doar o singură dată, confirmă ofertantul.

Tranzacția încheiată, palma bătută şi banii luați, amicii trecură la ratificarea înțelegerii prin obişnuitul aldămaş.

În noapte, chercheliți bine, în parcul central al urbei, unde în întuneric străjuia statuia impunătoare a Generalului – erou din primul război mondial – vânzătorul spuse arătând spre picioarele acestuia:

– Uite cizmele … încălțate doar o singură dată.

Amicul, tot un purtător de uniformă, meserie înrudită, onorantă, apără şi el blazonul şi buzunarul lui de „vânător" cerând banii înapoi.

Ieşise cu bătaie şi cu ochii vineți, ceea ce ridică prestigiul în ochii noştri al politicului şi implicit supremația purtătorilor de uniformă albastră în oraşul dominat de verdele vânătorilor de munte.

Mai ales în ochii fetelor.

Pentru asemenea ispravă, în şedința plenară de la selecta crâşmă „Pomul verde", politicului i s-au recunoscut meritele şi în pocnitura unei sticle de şampanie, a fost primit în unanimitate, parte cu drepturi depline în gaşca aviatorilor, aviatori, ca om de încredere.

Şi zău că merita.

Aşadar „omul nostru de încredere" politicul, primind ordin de la comandantul regimentului de a selecta candidatul, conform ordinului primit, a ieşit din birou pe teren, procedând ca-n bancul cu baba:

Care trece primul şi vrea … cu ăla mă culc. Eu fusei. Şi începu:

– Noi ne-am gândit; origine sănătoasă, pilot bun cu rezultate în pregătire, avansare în funcție, avansare în grad, curs scurt în unitate, numire, la! la! la! şi tra! la! la, ovăz şi stele.

– Accepți să fii numit ca loctiitor politic de escadrilă?

Gândesc: Stea, funcție, bani, nevastă, mobilă, pantofi, rochie …

Cine în armată nu vrea avansare în grad şi funcție.

Cine proaspăt însurat nu vrea bani.

Fără gândire multă, am dat din cap ca măgarul în semn că da.

Mă duse la comandant unde mi se puse în față un toc şi o hârtie.

– Scrie pe hârtie că accepți. Şi mă puse necuratul să scriu.

Toamnă . . . Bilanț personal:

Şcoală militară de aviație 2 ani. Burlăcie 8 luni, 2 luni însurățel. Total 10 luni unitate de luptă, când primesc, bombă, ordinul scris:

„Se detaşează pe termen de zece luni la Şcoala de Infanterie …"

– Nu mă duc, spun eu comandantului.

– Ai scris?

– Da. Dar ma-ți păcălit.

– Păcălit, nepăcălit, ai scris, te priveşte. Şi ca să mă încurajeze:

– De mâine eşti scos de la popotă. Solda o primeşti de unde eşti detaşat, iar după trei zile de lipsă, eşti dezertor. Acum eşti liber.

După ce, nu cu mult timp în urmă, socotisem cu bețele de chibrit, boabele de fasole, țigările fumate şi alte asemenea instrumente de calcul calendaristic ostăşesc, câte zile mai aveam până „la liberare" din şcoala militară, mă văd din nou în altă şcoală şi încă ce şcoală. Mă'mpuşc! Dar cum să te împuşti tânăr şi proaspăt însurat. Aşa că:

– Hai nevastă, la Predeal.

– Vai ce bine! Se bucură tânăra consoartă, la munte, la zăpadă.

– La dracu, zăpadă, mormăi eu printre dinți, furios, turbat.

– La pifani, la infanterie … Nafura cui m-a trimis!

N-a fost aşa de rău, pe cum mă aşteptam. A fost mai rău.

În camera de doi pe doi metri închiriată, friguroasă, tânăra nevastă îşi aştepta soțul, care venea învoit de sâmbătă până luni. Gazda profita de inocența tinerei femei şi o punea să-i facă treburile.

Mânca ce apuca. Banii erau puțini.

După trei luni de chin, de iarnă, am trimis-o înapoi unde aveam locuința, rămânând noi recent căsătoriții, despărțiți aproape un an.

Arză-v-ar focul cu „politichia" voastră, înjura viitorul politic.

Norma de pilot nu putea fi asigurată la unitatea de „vânători de munte" de pe valea Râşnovului, astfel că mâncam la vila aviației, pe Cioplea. 3 kilo … dus, 3 întors, ori 3 mese, vai de picioarele noastre.

Cu scandal şi Comitet Central s-a aranjat. Se găteşte la şcoală.

Bucătarul, om priceput, lua rața şi cu satârul pe butucul de lemn, poc, poc, trosc ... o înbucățea, în câte porții eram noi.

În farfurie, piguleam tuleii şi fulgii … şi cu oasele sparte aveam grijă să nu ne tăiem buzele.

Am mâncat la rațe câte nu avea balta Ialomiței.

– Bă! Că pretențioşi sunt aviatorii ăştia, sărea bucătarul cu gura.

Cu ce m-am ales din toate acestea?

Am învățat să schiez..

Desen pag. 252– Pârtieee ! !

Crede şi nu cerceta

Moto-fals: *Partidul nu greşeşte niciodată*

Aplicând învăţătura biblică „crede şi nu cerceta” în ale politicii, s-a născut lozinca din moto-ul prezentat mai sus, fundamentuli cărţii *„Scurtă istorie a Partidului Comunist bolşevic al Uniunii Sovietice”,* ceaslov de căpătâi a învăţământului politic ce îl urmam.

Nu ne-a trecut atunci prin cap să cercetăm adevărurile acestei cărţi urmând însă invers porunca biblică: „Cercetează şi nu crede”.

Marea surpriză a fost după moartea tătucului Stalin, când urmaşii au arătat că răposatul, iubitul conducător al partidului şi a ţării, a făcut în viaţă şi a dres greşind criminal, iar baza fundamentului celor învăţate – *Partidul nu greşeşte niciodată* – s-a dus dracului.

Pierdere de timp.

Că măgăreaţa politruciei căzuse pe mine a fost norocul meu.

De nu eram eu, era altul din cei 7 piloţi ai grupului de colegi de curând veniţi din şcoală, ce făceam trecerea pe Iak-23. Doar nu era ca şeful să trimită la acest curs pe unul dintre cei bătrâni, cu doi-trei ani mai în vârstă, de care avea nevoie în serviciul de alarmă.

Dară, nu faci unui vechi coleg sau prieten un asemenea „bine”.

Ordinul Şefului aviaţiei militare dictat de partid trebuia executat: *„măcar unul de sământă ...”.*Şi apoi, decât un „politruc” străin, mai bine un om de al nostru „politic-pilot”, şi-au spus mai marii aviaţiei.

Vrând nevrând, am executat ordinul de a deveni politic şi alături de mizeria îndurată, am pierdut şi un an din activitatea de zbor.

Dar nu precum Vasilică, colegul din Şcoala militară de aviaţie, remarcabil ca veşnic răzvrătit şi încăpăţânat, unul dintre acei tineri cu puternică personalitate, greu de stăpânit şi manevrat. Adică, „căpos”.

Primind ordinul de detaşare la curs, Vasi a răspuns aşişderea: „Nu mă duc”. Dar i-o fi arătat şi lui „pisica” … şi s-a dus.

Căposul, după cele 10 luni, la examenul sfârşitului de curs, trage

Desen pag. 253 – La politrucie marş!

un bileţel pe care îl desface, citeşte, apoi din poziţia drepţi-băţos zice:

– Nu cunosc subiectul … Şi făcând la fel, băţos un pas înainte, îl pune pe cârpa roşie ce acoperea masa unde stătea comisia de examen.

– Trage altul! Îi ordonă şeful comisiei de examinare.

Vasilică din aceeaşi poziţie, trage alt bileţel, pe care îl desface, citeşte, apoi, tot drept-băţos, îl depune pe cârpa roşie, raportând:

– Nu cunosc subiectul …

Noi ceilalţi, mai docili, priveam muţi neînţelegându-l, urmărind jocul căposului Vasi, când era ştiut că dacă vroiai să zbori şi mai ales să avansezi în grad şi funcţie, trebuia să te ai bine cu partidul.

Aici aş vrea să fac o paranteză.

Numai un neghiob aflat în armată poate să spună că el nu doreşte avansarea în grad şi funcţie. Avansarea fiind o axiomă a armatei.

După cum nu am cunoscut nici un om care să stea în armată de dragul ei, suportând cum spune regulamentul: „toate greutăţile şi privaţiunile serviciului militar” şi să refuze avantajele oferite: hrană, echipament, soldă mai mare, respect şi onoare.

Excepţie au făcut, doar cei cu conştiinţă socialistă foarte ridicată.

Sau tembelii …

Aşadar, Vasi s-a întors la unitate neinstruit politic, ca simplu pilot şi poate nu scăpa aşa uşor de politichie cu sau fără examen, dacă nu ar fi avut la activ şi o altă neuitată de partid, dandana.

– Moşule! Dacă te mai ţii de găinării, te arunc pe fereastră, îi spune unui coleg, apucându-l de reverele hainei, zgâţâindu-l niţeluş.

Moşul, fost tehnic de avion. Fiind mai în vârstă, a fost ales ca secretar de partid a grupei. Dar era într-adevăr „găinar”, adică cum se spune azi „informator”, acest termen nefiindu-ne cunoscut atunci.

Moşul, pe filiera lui ştiută „informă …”, aşa că peste câteva zile ne-am trezit cu o comisie de la CC-PCR venită să ancheteze cazul „intenţiei de a arunca secretarul de partid pe fereastră”.

Comisia nu a venit cu mâna goală, ci şi cu o fotografie, care numai „curatul” sau „necuratul” ştie cum a ajuns la ei.

Fusese făcută într-o după amiază, între brazii din poiana aflată în apropierea cazărmii, unde ne adunam la un şah sau la o zbenguială tinerească a celor 22 de ani cât aveam majoritatea dintre noi.

Cu un aparat de fotografiat, unul ne făcea poze pentru amintire.

Un coleg se duce mai retras, să stropească un copac pentru buna creştere. Fotograful îl vede şi se pregăteşte pentru o poză. Altul fuge şi el şi mimează că îi pune cascheta în jet, în timp ce aparatul facând „ţac" imortalizează evenimentul.

Nimeni nu a băgat de seamă dispariția dintre fotografii a acestei banale compoziții, până ce nu ne-a fost arătată de onor comisia C.C., ca dovadă a „decăderii burgheze" spre care eram înclinați.

Câteva zile comisia a stat la munte, la aer curat, tocându-ne metodic cu întrebări şi cerând declaraţii. Unul intra altul ieşea:

– Nici pe departe, tovarăşe comisie. Aici nu e treabă politică ci o neînțelegere între colegi. Tovarăşul nu merită încrederea noastră. Ori îl schimbăm, ori îi întoarcem spatele. Alegeți.

Și fu schimbat.

Partea bună a anchetei a fost că s-au colectat nemulțumirile noastre – ale viitorilor politici, ce trebuiau câştigați, de partea lor. – privitoare la marea întrerupere a antrenamentului de zbor.

Prin geam se vedea primăvara şi ne mânca fundul stând pe scaune şi gândindu-ne la avioane. Argumentam:

– Suntem piloți şi trebuie să ne menținem antrenamentul în zbor, altfel o luăm de la cap.. Pierdere pentru noi dar şi pentru țară, care a investit în noi pentru a ajunge la nivelul de pregătire actual în zbor.

Ni s-a aprobat o lună de antrenament la unități.

Norma de hrană de 6500 calori la care aveam dreptul, ne era dată la Centrul de recuperare – la vila aviației – de pe Cioplea.

Aveam de străbătut de trei ori pe zi drumul de la intrarea în Predeal până în centru, de urcat dealul pe Cioplea, după care retur. Spre vale. Drum nu glumă.

Aşa că am invitat onor comisia CC-ului de a merge cu noi piloţii să vadă şi ea drumul şi să servească masa. Desigur că au acceptat, apoi s-au convins, şi mai mult, au convins şi conducerea unității de vânători de munte unde se desfăşura cursul politic, de a ne asigura masa la norma la care aveam dreptul.

Şi toate acestea pentru că Vasi l-a zgâlțâit puțin pe Moşu.

În ani, pe meritele lui, Vasilescu Vasile a avansat în funcții şi grade, dar a sfârşit ca mulți alți aviatori, jertfă a pasiunii sale.

Dumnezeu să-l ierte.

Profitor de origine

Am avut şi am origine politică sănătoasă valabilă pentru orice regim, chiar şi pentru cel post revoluționar al anilor `90. Dovada?

Pe timpurile când pe zidurile Bucureştiului se puteau citi mari afişe cu lozinci încurajatoare ca: „Vorba-i de argint, tăcerea-i de aur" sau „Cine limbă lungă are cinci ani va sta la răcoare", regimul sever al mareşalului a emis următoarea ordonanță:

„Toate aparatele de radio vor fi depuse la poliție …"

Tata, un pasionat radio-fan, strângând cureaua şi înfruntându-şi nevasta a cumpărat un modern Telefunken de ultimă modă, cu clape pe posturi fixe, care filtra cu mult succes BBC-ul scoțându-l din frecvențele de bruiaj radio Cum să dai la poliție un asemenea aparat.

Împachetat bine în plapumă şi pături, ascuns sub stiva de lemne din pivniță, a fost înlocuit cu un alt aparat vechi care, împachetat şi el frumos, a fost depus contra chitanță în beci la circa de poliției.

După război s-au restituit aceste aparate dar cu condiția de a prezenta o adeverință cum că eşti membru al unui partid.

Pentru mai multă siguranță tata s-a înscris şi a adus adeverințe de la țărănişti, liberali, democrați, socialişti, plugari şi comunişti.

Şi cum istoria mergea oblu pe drumul sortit – trasat la Yalta, de Churchill cu mărinimie, pe un petec de hârtie – cu toate că țărăniştii ofereau, pe vremea milioanelor, micii cu un leu şi berea cu doi lei, – la restaurante pe Calea Dudeşti – la alegerile „libere" ce au urmat, comuniştii au ieşit victorioşi, celelalte partide volatilizându-se.

Apoi tata comunistul, a fost epurat pentru inactivitate în partid.

Iar eu am putut şi pot zice, după cum e interesul, fără să mint:

– Am fost fiu de țărănist, liberal sau comunist, după necesități.

Bunicul era sculptor, mărturie fiind cărțulia tipărită la dezvelirea monumentului lui Tudor Vladimirescu din Cerneți Turnu-Severin.

Prin moartea lui pe front în războiul din `916, apoi după trei luni şi a bunicii, copiii minori au fost internați în orfelinate.

Refuzând a fi trimis la „şcoala de popi" cum i s-a propus, tata a ajuns muncitor, procurându-mi astfel şi o origine socială sănătoasă.

De care am profitat.

Lupta de clasă

În acei ani `50, nu aveam nici un motiv de a fi împotriva noii orânduiri. Nu mi se luase nici fabrica, nici moşia, şi crescând copil în anii de dictatură, nu aveam nici atât de mare conştiinţă democratică.

După foametea şi mizeria războiului, Comunismul se prezenta ca un viitor paradis, iar lupta de clasă era convingătoare prin exemple.

Santinela în post, cu arma în mână, a fost şi este privită ca un simbol al puterii, chiar dacă omul din ea poate fi uneori şi un necopt.

Smuls de armată de la fusta mamei, santinela în zmoala nopţii, ascunsă undeva la colţul hangarului, aude că dinspre câmpul de zbor se apropie ceva. Urechile ascuţite aud paşii, ochii deschişi larg caută să vadă în noapte, nu vede nimic, apoi, ca o părere, o umbră neagră pe negrul nopţii. Priveşte cu respiraţia oprită. Umbra se conturează, paşii se aud din ce în ce mai clar foşnind iarba, ceva se apropie. Santinela speriată, cu o voce sugrumată, ce nu o aude nici el, strigă: „stai!”. Umbra devine din ce în ce mai mare. Somează din nou, de astă dată cu voce mai tare, cu puşca îndreptată spre umbră, cu degetul pe trăgaci, „stai!”. Umbra nu se opreşte şi înaintează mai repede, tropăind. Stai că trag! strigă din nou şi apasă nu ştie nici el când pe trăgaci. Umbra cade, horcăe, horcăe a moarte, apoi linişte.

Alertaţi de împuşcătură, cei de la Corpul de gardă aleargă spre hangar şi constată că fiinţa nevinovată, rătăcită şi ea în bezna de zmoală a nopţii, cuprinsă de frică, simţind omul a venit spre el, din obişnuinţa ei animalică de vacă. Şi a fost doar o umbră.

Dar „chiaburul”, trăgând cu automatul în puterea nopţii, asupra santinelei în post, la hangarul cu avioane de şcoală, a tras de fapt împotriva simbolului puterii comuniste, nu asupra omului în post. Santinela a răspuns şi ea cu foc. Au venit şi cei de la corpul de gardă.

Noi elevii militari „ca ţintă … simbol”, cărora ne ţâţia fundul în post de santinelă, cum să nu credem în teza leninistă a luptei de clasă.

Dar au fost şi unii care nu credeau, dar tăceau. Erau cei de la ţară, care în bezna nopţii priveau spre curtea vecină, unde oamenii pe care îi cunoşteau de o viaţă, erau înghesuiţi într-o dubă, pentru că erau chiaburi, sau că se împotriveau a-şi da avutul la colectivă.

Şi doctrina

Comunistă, bazată pe învăţătura marilor dascăli ai omenirii, Cal Macs şi Firfirică Englezu, cum ziceam în băşcălie, la Marxism, redată în Manifestul Partidului Comunist, începea cu:

„O stafie bântuie Europa şi aceasta este stafia comunismului”.

Iar fundamentul doctrinei comuniste este: proprietatea comună.

Esenţa proprietăţii, am înţeles-o cel mai bine de la un ţăran bucovinean, în tren, în drum spre Câmpulung-Moldovenesc:

– Domnule, când mi se îmbolnăveşte vaca, vaca mea, o bag în casă, de-i nevoie şi în pat şi o oblojesc. E a mea! Dacă e a colectivei, poate să mugească ea cât o mugi, că nu las eu fundul cald a nevesti, pentru frigul de afară, mugească ea cât o mugii. Înţelesu-mai?

Sau alta: A primit pământul, la cultivat cu porumb şi la recoltare a constatat că a fost amarnic dijmuit. Se plânge. Un bătrân o întreabă:

– Ai pus Floarea Soarelui pe margine? De nu, de unde vrei să ştie lumea că tarlaua este proprietatea ta, că este a unui om.

De veacuri oamenii respectă proprietatea privată.

Iar Comunismul a fost mai mult decât predicţia de stafie. A fost germenele unor dictaturi ce a întors firea lucrurilor pe dos.

Prin urmare, cu origine socială „sănătoasă” cu tată fost m.d.p. de culoarea momentului interesului, fără imbold interior spre lupta de partizani, ci mai curând luptător pentru o pâine cât mai bună, eram apt, chiar dacă aveam ceva mai mult de patru clase primare, spre a intra în noua Armată Populară, ca mulţi alţi tineri de vârsta mea.

Şi recunosc. Poate nu aş fi intrat dacă nu aveau acolo şi avioane.

Membru al numitei „marea mută” eram grăuntele de nisip ce alături de alţii am format „marea dună” – armata – ce era o forţă.

Militari, am învăţat şi instruit, făcându-ne datoria, punând bazele „Aviaţiei reactive româneşti” de care am fost şi suntem tare mândri.

Eram pumnul de apărare al ţării. Unde lovea? Era treaba puterii.

Asta a fost, este şi va fi armata. De nu credeţi, întrebaţi-i pe veteranii războiului din Est şi Vest, ce nu şi-au ales ei duşmanii. Au luptat unde au fost trimişi.

Iar pe cei morţi i-au numit eroi.

Locțiitor politic-pilot

Aşa da! … politic

Numit Locțiitor politic al comandantului de escadrilă dar şi pilot, trebuia să întocmesc zilnic „Planul asigurării politice a zborului” cu componenta sa principală „Agitația vizuală la start”.

Scriam acolo, într-o plictisitoare rutină, pe o coală de hârtie şi citeam, la sfârşitul pregătirii anterioare pentru zbor, dând sarcini:

Tov. X duce cele două drapele; tricolor şi roşu la start.

Tov. Y se îngrijeşte ca cele două tablouri ale marilor conducători din cele două țări prietene, să ajungă la start.

Apoi se pornea mai cu, mai fără, imbold la treabă. Era o activitate artificială, impusă, ruptă de zbor, neagreată de oameni.

– Bițí, ia tablourile … zic eu colegului meu din şcoala militară.

– Le ia măta … mormăia el printre dinți.

– Tov. Biți … săream eu cocoşeşte cu funcția.

Intervenea comandantul escadrilei cu al său ordin şi se executa dorința partidului, agitația vizuală la start, adică, căratul materialului.

Tabloul, fixat pe un leaț de scândură ascuțit la un cap, pentru a fi înfipt în pământ, era bătut cu maiu. Biți se ocupa de asta, era sarcina lui. Ținea leațul şi tabloul şi altul bătea cu maiu capul țăruşului:

– Dă-i tare în cap, să intre bine în pământ, că altfel îl ia dracu … vântul, zicea Biți îndeplindu-şi sarcina, iar eu o „bifam” pe a mea.

Mai greu mergea cu scrisul articolelor pentru „Gazeta de perete” volantă a startului, aşa că, fire inventivă, le păstram şi le reciclam, că şi aşa nu le citea nimeni, dacă nimeni se puteau numi cei ce veneau uneori în control. Cam aşa era munca mea politică la escadrilă.

Într-o zi, comandantul Escadrilei mă ia scurt:

– Ştii? care este sarcina d-tale ca locțiitor politic?

– Sigur că ştiu, sar eu: Planul, agitația politică la start.

– Lasă ...! Principala sarcină este „Pregătirea escadrilei în zbor”.

– Ştiu şi asta răspund.

– Ştii. Dar cum o faci?

– Păi cu planul … cu steaguri şi tablouri.

– Şi cu ce ajută zborul? Mă încuiase.

– Nu, tovarăşu` … . De acum aşa o faci:

Iei două avioane, îi iei pe Mişa şi pe Pişa şi zbori cu ei. Faci pregătire şi zbori, până ce îi aduci la nivelul celorlalți.

Asta este principala dumitale sarcină ca locțiitor politic pilot. Or fi fost ei bolnavi, dar sunt rămaşi mult în urmă cu zborul, trag escadrila înapoi. Nu realizăm planul pregătirii de luptă în zbor. Nu mai merge!

E ordinul Comandantului. Zbori în fiecare zi, indiferent cine e la start. Patru ore pregătire, patru ore start. Înțeles?

Cum să nu fi înțeles. Zbor în fiecare zi. Eram de invidiat …

Deşteaptă manevră a ăstora bătrâni, mă făceau iarăşi „Cal”.

Nu mai eram musca bâzâitoare care îl enerva pe Biți.

Acum, când citeam hârtia „asigurării politice a zborului” şi îi venea rândul la căratul şi aranjatul tablourilor la start, bătea parii în cap fără imboldul meu. Dar nici eu nu mai … că aveam altă treabă,

Zburam zilnic.

Ce făceam? Şi bune şi mai puțin bune.

Pregătirea la sală, apoi Locțiitorul pentru zbor conform tipicului ne examina şi ne punea calificativele pentru pregătirea teoretică, după care ieşeam pe teren, undeva pe bretelă sau pe buzunar şi cu mâinile întinse orizontal, zburam la rece.

Cu mâinile ca aripile de aeroplane, înclinându-ne când pe o parte când pe alta, mergând alert, uneori chiar alergând, repetam la sol, „zburând terestru”, ce urma să facem real în aer.

Azi facem „Celulă strânsă” sau:

Azi facem „Luptă aeriană la înălțime”, ține-te după mine.

Apoi în avioane, exercițiile însuşite terestru, le executam în zbor.

Oamenii se obişnuiseră cu mine, ca locțiitor politic-pilot, toată ziua în avion, şi nu îi mai deranja să care la start, conform sarcini primite, un tablou sau steag.

Eram iarăşi de-al lor.

Cum ne gâdilam pe burtă

Pe stânga coechipier în formaţie strânsă, bag motor şi trec în faţă ca să pot vedea şi să mă vadă pilotul cap. Apăs butonul radio şi strig pentru a nu ştiu câta oară:

– 753, trage sus!

Pilotul, n-auzea, nu vedea.

Eram coechipierul lui într-un raid la 5000 de metri înălţime şi dădeam ocol Transilvaniei în 40 de minute, cu 700 kilometri pe oră viteză indicată, mâncând, cu mult mai mulţi kilometrii-oră, viteză faţă de sol, spaţiul de sub aripi.

Mă uitam la şinele de cale ferată, fir de aţă ce şerpuia în vale.

Odată, nu demult, am trecut cu trenul, cu acea mică locomotivă cu cremalieră pentru urcarea pantei abrupte, spre Sarmisegetuza, într-un vagon plin cu ploşniţe, în ritmul de tranca-tranca al roţilor de tren.

Ochii căutau acea garnitură din amintire, jos în vale.

Intrând pe munţi „Capul" coboară la razmot, gâdilându-şi burta avionului cu vârfurile copacilor, gustând din senzaţia, beţia vitezei, dată de defilarea instantanee a crestelor munţilor împăduriţi, ici acolo cu păşuni înverzite, golaşe culmi, stâne de oi, ce fulgerau sub aripi.

Eu, Locţiitorul politic-pilot, fiind coechipier, ţinând aproape, îl urmam fidel în indisciplină. Nu că aş fi fost mai disciplinat mai conştiincios, dar abia trecusem pe avionul Mig 15 şi nu îl cunoşteam.

Venit de la Iak-ul 23, „butoiul" pe care stăteam călare îmi dădea siguranţă. Eram pe „ceva" văzând botul acela argintiu imens în faţă.

Cu cabina în botul scurt înclinat mult înainte, fără să îi pot vedea planurile, Mig-ul 15 mă inhiba. Aveam senzaţia că pic în nas.

Exasperat, strig din nou la radio, fără cod, fără nimic:

– Boule, fira-i al dracului … trage sus!

Ion al meu nimic. Se făcea că nu mă vede. Îl şi intuiam rânjiind.

Fără să mă avertizeze, face un viraj scurt pe stânga, înclinat la 45 de grade, cu mine în exterior, urmărind probabil ceva la sol.

Am aflat mai târziu, în cearta de după aterizare, că de fapt îşi căuta drumurile umblate în vacanţele şcolare şi stâna lui unchi-su, baciul, pe unde îşi petrecuse multe veri ale copilăriei.

Îl părăsesc. Urc la 5000 şi continui raidul urmărindu-l cu privirea. Greu lucru să te uiţi numai într-un singur loc, pe verdele întunecat al pădurii. Îl pierd.

Îl regăsesc, punct strălucitor alb pe fondul închis presărat cu argintiul mulţimii de lacuri din zonă cu care se confunda. Până la urmă, aproape de reperul unu, îl pierd definitiv din vedere.

Ocolesc printr-un viraj larg oraşelul din valea „ortacilor" căutând cu ochii o baracă de mină unde vărul meu fost „ciocănar de avioane" pe la Pipera, ciocănea acum, aici, la vagonete de mină. Poate îl văd, minuscul punct atomic, pe întinsul văii, ce îl pot recunoaşte după chelia-i timpurie.

Înscrişi spre reperul doi, ieşind din munţi spre depresiune, luând şi el înălţime mă strigă radio şi începem să ne căutăm.

– Unde eşti, ai trecut apa mare? N-am trecut apa. Eşti la oraş …? Care oraş? Cel cu fumul combinatului? Nu cel cu colina în centru.

Startul, datorită înălţimii de zbor crescută ne aude şi autoritarul conducător de zbor, comandantul de regiment, gingaş ne spune:

– Mă proştilor!, dacă v-aţi pierdut, veniţi acasă.

Cu „cap compas" casă şi ARK zero, cu regret, după un sfert de traseu parcurs, mă îndrept pierdut de cap spre aerodrom.

Zburând spre casă, pe cerul clar, albastru al apusului, ne vedem de departe sclipind în soare. Ne strîngem plan la plan şi raportez:

– Para, suntem împreună, permiteţi continuarea raidului.

– Nu, acasă! Să învăţaţi mai bine misiunea. Acasă!!!

Acasă!!! Suna, ca atunci când tata mă întreba: Unde e cureaua?

Acasă!!! Însemna, „papara" în bilanţuri şi de la analiza zborului.

Acasă!!! Neuitare în ochii exigentului comandant de regiment.

Acasă!!! Notiţă în „cazierul de pilot".

– Ce mă! Ţi-a fost frică?

– Sigur că mi-a fost.

Tu zbori de doi ani, „normale şi grele", pe Mig, eu abia am trecut pe el şi asta după un an de întrerupere în zbor.

Tu în aer, învăţai zborul fără vizibilitate sub cuşcă, eu toceam despre „bolşevici" şi „menşevici" şi cum nu şi-a calculat Troţchi „deriva" de la linia dreaptă a Partidului Comunist bolşevic.

Că asta îmi lipsea mie, un an tichie de politichie.

Tăntălăul

„Vezi că eşti tăntălău? …"

Îmi spuse şeful cel mare, conducătorul zborului, după ce scoţând în rulaj Mig-ul pe pista de decolare, îl întoarse în piruete când pe o roată când pe altă roată, când pe dreapta când pe stânga, dând un spectaculos program artistic, de mână de maestru, „as" în meserie, la care asista toată suflarea startului, de la soldaţi la ofiţeri.

Să te cruceşti!

Urma neagră lăsată de roată pe cimentul pistei nu depăşea raza de un metru, în timp ce mie, dacă rulajul ar fi continuat, mi-ar fi trebuit cel puţin 50 de metri ca să întorc cu 90 de grade avionul.

„Vezi că eşti tăntălău? …"

Îmi spuse printre dinţi şi confidenţial, ca să nu încalce normele militare, relaţiile între ofiţeri, dar să fie sigur că am recepţionat corect părerea lui personală despre mine, „pilotul politruc".

– Tăntălău, repetai eu ca papagalul, conform obişnuinţei militare, dar cu mutra copilului care vrând să ducă oliţa de noapte plină, acolo unde trebuie, a scăpat-o nu ştie cum, pe covorul din sufragerie.

Eram confuz. Ce confuz, buimac, total buimac.

Nu înţelegeam.

Un raid frumos, lung, ce acoperea toată zona de zbor a unităţii de luptă din care făceam parte. Peste marile oraşe transilvane, peste culmile verzi, împădurite ale Apusenilor, peste apele care, fire subţiri argintii, ne serveau de orientare în navigaţia aeriană.

În celulă largă, el în faţă cap al formaţiei, eu în spate coechipier, prindeam doi iepuri deodată. Controlam pe colegul de celulă la navigaţia pe traseu, dacă respectă itinerariul stabilit şi timpii de ieşire la repere. Pentru mine, executam un exerciţiu de antrenament în pregătirea personală. Zbor în celulă formaţie lărgită, mult mai greu de executat decât cel în formaţie strânsă, dacă îţi propui în mod serios să menţii ferm distanţele între avioane, stabilite la pregătirea anterioară a zborului.

Aşa ar fi trebuit să fie, dar …

Am pornit motoarele. Capul rulase deja pe pista de decolare oprind în dreptul Zebrei, aliniat pe stânga, aşteptând să vin să iau poziţie pentru decolarea în celulă.

Când să încep rulajul avionului spre pista de decolare, vine unul: mic de statură mare în funcţie, (zis Chitanţă) de la eşalonul superior şi îşi propteşte avionul incorect, nu la linie ci perpendicular în faţa mea, la vreo şase-şapte metri.

– Hei! Strig eu către ofiţerul tehnic al „mai marelui", acoperind zgomotul motorului propriu, trage avionul de acolo să pot ieşi.

N-a auzit sau s-a făcut că nu aude.

– Du-te mă! Şi spune-i să tragă avionul de acolo să pot ieşi, spun eu soldatului de lângă avionul meu.

– Las că ai pe unde ieşi, ripostă „mai marele" ce în cabină se lega în chingile avionului intrus în startul escadrilei noastre.

Trimit atunci pe ofiţerul tehnic de avion cu acelaşi mesaj.

Văzând insistenţa mea, în fine se hotărăsc. Strâng câţiva oameni şi încep să împingă avionul mai în spate pentu a-mi face loc de ieşire.

De fapt, normal, aş fi avut loc să ies înspre pista de decolare, cu o întoarcere scurtă a avionului, dar prevederea sau presimţirea m-a făcut să cer cale liberă.

– Ce faci 762, o mai „coieşti" mult acolo? Mă întreabă, în casca radio staţia „Para" prin vocea temutului conducător de zbor.

Presat de timp şi de mesajul radio, bag motor.

Avionul începe să se mişte, să ruleze.

Pun frână stânga pe roată, strângând uşor levierul de comandă a frânei de pe manşe şi cu palonierul presat spre stânga, spre a mă întoarce spre intrarea pe pista de decolare. Avionul rulează însă drept înainte. Strâng levierul frânei la maxim cu toată forţa şi cu palonierul împins până la limită. Avionul tot înainte. Ajunsese la jumătatea distanţei, faţă de avionul intrus. Tai contactul motorului şi privesc neputincios cum matahala încet, încet, dar sigur, străbate şi ceilalţi trei metri spre carambol.

Cei ce de-abia începuseră să împingă avionul intrus o rup la fugă, în timp ce acesta, rămas singur, se mai deplasa în spre spate.

Zdrang, zgomot de tinichele, şi aripa cu bordul de atac, tufleşte „botul" celuilalt, nevinovat, dar care se afla acolo unde nu trebuia.

Începe „circul” reconstituirii …

Un altul „inspector”, tot de la acelaşi eşalon superior, se urcă în avionul meu, repus în poziția inițială, pentru al verifica. Porneşte motorul, rulează şi frânând stânga îl întoarce cu greu, pe o rază mare, pe unde probabil l-aş fi întors şi eu dacă nu aveam obstacolul.

– Puteai ieşi dacă ai fi fost mai atent, îmi spuse fugitiv. Dar se vedea că nu era convins. Sau poate nu vroia a-şi găsi vinovat colegul.

Se opreşte zborul.

Vine comandantul de regiment care era şi conducătorul zborului.

Se pune avionul din nou pe poziție, se urcă şi porneşte motorul. Dă din palonier dreapta-stânga de nu ştiu câte ori şi puf-puf în acelaşi timp din frâne, după care face semn să se ia calele din fața roților.

Întoarce scurt, iese pe pista mare şi începe baletul …

Comandantul de regiment, unul din „bătrâni”, adică trecut de treizeci de ani, era respectat, ca bun zburător, ca om aspru, dur, dar drept, şi pentru curajul său.

Noaptea, cineva a bătut în geamul casei din satul învecinat unde era încartiruit, cu intenții nu prea curate. Şeful, ieşind tiptil, i-a căzut în spate, i-a luat ce avea în mână şi cu sete i-a tras un şut în fund.

Când un şef te beşteleşte, țipă la tine, te amenință şi tu conform regulamentului trebuie să stai în poziție de drepți, să asculți şi să înghiți, numai pentru că este şef, ai singura libertate să te gândeşti la multe, inclusiv la originea lui biologică.

Dar când un şef care şi-a câştigat respectul prin el însuşi, îți spune părerea lui despre tine, aceasta se ține mult timp minte. Mie atât mi-a zis, printre dinți şi să aud numai eu:

Vezi că eşti tăntălău?

După vreun an, la un pahar de vorbă cu bunul meu prieten şi vecin, care întâmplător a fost inginerul de escadrilă la întâmplarea de mai sus, ronțăit pe semne de remuşcări, îmi spuse:

– Ştii Costică? Chestia aceea, cu ciocnirea de la sol …

– Ce-i cu ea?

– N-a prea fost a ta.

– Cum nu a fost? Când s-a probat şi s-a analizat cauza pe toate părțile. Până şi comandantul a zis că-i vina mea.

– Da mă! Dar de fapt a fost vină tehnică.

La privirea mea nedumerită începe să-mi explice:

– Ştii camera de frânare? Se termină cu o țeavă metalică. Aşa-i?

– Da! Afirm eu dând şi din cap.

–Iar instalația de frânare spre roată este terminată tot prin țeavă metalică. Racordul între ele fiind făcut cu un tub de cauciuc, care se îndoaie când se bagă trenul de aterizare.

– Da, cunosc instalația. Confirm eu, care din pasiune pentru tehnică am făcut de multe ori dovada cunoaşterii mult mai bine a avionului decât mulți dintre tehnicieni.

– Ei bine, din îndoituri repetate, se rup bucățele de cauciuc în interior şi antrenate de aer ajung la țeava metalică a camerei …

– Gata! Am înțeles, spun eu făcând şi rime: Şi când a venit Stăpânul şi a luat frâna „la pompat” bobițica a zburat.

– Întocmai. Dacă pompai şi tu frâna.

– Pe trei metri, pe două secunde, să mai pompez şi frâna…? N-a pompat-o el, nici inspectorul care a încercat avionul imediat.

– Şi de când ştii chestia asta?

– Am pus imediat avionul pe cricuri.

– De ce nu ai spus atunci? M-ai lăsat să fiu poreclit „tăntălăul”, că cineva cu ureche lungă a auzit ce mi-a spus şeful şi a răspândit.

– Da ce? Să iau evenimentul ca tehnic. Eram prost?

– Şi acum de ce-mi spui?

– De ... Cum spuneai că ți se spunea?

Plombă:

Convorbire radio start-avion:

– Şefu …, a telefonat de la ministru. Le-am spus că sunteți în aer.

– … tu eşti în aer ... eu sunt în zbor.

Argument

al domnului Comandor ing. de bord Roman Potopea, cel care cu meticulozitate de inginer de bord pe Boeing-707, mi-a înegrit cartea corectându-mi greşeli de exprimare a termenilor de aviație precum: „razmot” „dau din planuri” şi nu „dau din aripi”, „sunt în zbor” şi nu „sunt în aer”.

Bomboanele de pe colivă

Minerii în străfunduri, submarinarii în adâncuri, constructorii pe case, geniştii la focoase, pompierii la tulumbe, hingherii la câini …

Cu ce-i curajul sau frica pilotului mai mare?

Poate doar cu cantitatea de pericol pe unitatea de timp.

Există, curajul temerarului care cucereşte necunoscutul, curajul sinucigaşului sau al nebunului despre care nu vorbesc şi curajul omului obişnuit; minerul, marinarul, genistul, hingherul … pilotul.

Curajul omului obişnuit se naşte şi creşte din pregătire, datorie, obişnuinţă, ruşine şi altele.

Nu stau în picioare pe marginea blocului, nu mă afund cu colivia în mină, ocolesc haita de câini … Dar în uşa avionului, agăţ carabina cordonului paraşutei pe bara metalică, privesc hăul ce se cască sub podeaua solidă, sigură, pe care stau şi fără stimulentul „piciorului în fund" mă arunc cu capul în jos, cu ochii pe tălpile bocancilor cu ţinte simetric puse, ale soldatului plior de paraşute, ce a sărit înaintea mea.

Era primul meu salt.

Frică? Nu pot spune că a fost mai mare decât cea de la vizita medicală anuală, când drăguţa, dar sadica, asistentă îşi potrivea în faţa ochilor mei acul la seringă.

Văd o burtă imensă se năpusteşte spre avionul meu ...

O smucitură a manşei, avionul sare şi simt cum celălalt avion fulgeră la centimetri pe sub mine, totul în fracţiuni de secundă.

Înclinat pe dreapta, într-un viraj la cuţit, săgetând din dreapta spre stânga, apare pe partea cealaltă şi văd pilotul în axul lui vertical, în scaun, în mărime naturală, dar care se micşorează vertiginos, o dată cu mărirea distanţei, ajungând în final la sute de metri.

Trec secunde, trece vârful şocului emoţiei – acel vârf care face ca tălpile picioarelor să tremure pe palonier – şi cel care în aviaţie nu a avut astfel de senzaţii, minte – iar în final reuşesc să emit gutural:

– 763, control.

– 762, te aud, sunt 763.

– 763, mergem la aterizare.

Conducătorul zborului, bătrână ureche formată … care nu scapă nimic din ce se petrece în zbor, prinde firul şi întreabă.

– Ceva cu motorul, bâlbâi eu, sunt pe latura mare a turului de pistă, permiteţi aterizarea individual.

Pe buzunarul pistei, acolo unde avioanele stau înşirate, şi cuminţi aşteaptă plecarea, sau cele aterizate vin spre odihnă şi alimentare, trag avionul la locul lui, opresc motorul, mă dezleg de centurile de siguranţă, sar jos, mă reped spre celălalt, care tocmai oprise motorul, cu gândul de a-i face capul „ tobă africană" la care să cânt „tam-tam" cu pumnii în timp ce-i zic ceva de mămiţica lui urmat de întrebarea:

– Vrei să-mi laşi nevasta văduvă şi copilul orfan? ...

Îmbrâncesc ofiţerul tehnic care tocmai proptea scara metalică de fuzelajul avionului, urc treptele în fugă, impuls de acţiune, dar dau cu ochii de privirea speriată şi mută a colegului meu care îmi taie tot elanul agresiv. Nu reuşesc decât să zic de câteva ori, aiurit:

– Mă! ... Măă! ... Măăă! Îşi dăduse şi el seama de greşală.

Coboară din avion. Plecăm undeva la umbră fără a spune nimic.

Ne înţelegeam fără prea multe vorbe. Colegi, prieteni, chiar dacă eu, locţiitorul politic-pilot al comandantului escadrilei, la cei 24 de ani ai mei, eram cu un an mai bătrân în meserie.

Cu o zi înainte pe bretelă, „zburând" cu mâinile întinse ca aripile de avion, repetam în celulă ce urma să facem în zbor:

– Aşa., treci pe stânga, treci pe dreapta, viraj amândoi o dată, acum rămâi în urmă şi intră din nou în formaţie.

– Vii din spate, iei distanţa laterală şi apoi bagi motor, te apropii pe o linie de zbor paralelă până la locul stabilit. Dacă ai viteză prea mare, nu-i nimic mă depăşeşti, „cerul patriei e mare".

Ştiam amândoi teoria intrării în formaţie. Cu viraje mult înclinate şi cu inerţii mari, nu poţi avea controlul perfect al avionului.

Eram în perioada când regulile „CPL-ist şcolare", mult tocite la sală, trebuiau respectate, pentru a crea deprinderi corecte de pilotaj.

Dar în zbor trebuie să acţionezi rapid în situaţii diferite în care şabloanele învăţate ori nu se potrivesc ori le uiţi pentru moment.

Un asemenea moment de uitare l-am avut într-un zbor de control.

Cunoşteam cabina avionului, o visam. Noaptea trezit o desenam.

Eram decolați în celulă. După desprinderea roților de pistă am dat comanda de băgare a trenului, am controlat siguranțarea, şi comanda pe neutru, pentru a nu ține instalația hidraulică în presiune. Am executat şi alte manevre după decolare, ținând distanțele în formație. Ne-am înscris pe prima latură a traseului când îl aud pe şef în cască:

– Stinge farul. Mă uit, farul lumina. Eu nu l-am aprins.

Sting farul ... dar unde este întrerupătorul? Pur şi simplu nu-mi aduceam aminte unde putea fi întrerupătorul. Aud din nou pe şef:

– Stinge farul …

Am întrerupt tot ce avea întrerupător, mai puțin motorul, dar farul tot nu s-a stins. Raportez că nu se stinge şi primesc ordin:

– Lasă-l aşa, o fi vreun scurt …

Fac un raid de vreo 40 minute cu farul aprins pe cerul albastru de vară, cu senzația omului care în casă nu găseşte ceva, ia hotărârea de a nu mai căuta, nu mai caută, dar privirea nu-l ascultă şi pe unde trece ochii îi umblă numai după acel obiect pierdut. Pe tot timpul raidului ochii mi-au umblat roată, roată, după întrerupătorul farului.

După aterizare şeful vine şi fără o vorbă îmi stinge farul din întrerupătorul ascuns după maneta trenului de aterizare.

Dar cum am aprins farul? Asta-i o altă morală.

În cabina foarte largă a IAK-23, trebuia să mă întind din chingi ca alonja mîinii stângi să ajungă la maneta trenului. Întreb pe unul din bătrâni, om a cărui statură îmi ajungea până la umăr:

– Cum faci, nene?

– Simplu Țâcă, cu piciorul … Pui călcâiul pe manetă, apeşi şi desinguranțezi apoi dai în sus sau în jos după cum vrei. Merge „țais”.

Şi a mers, creându-mi deprindere.

Pe Mig-15 cu cabina lui strâmtă, nu mai aveam nevoie de acest gen de manevră, dar deprinderea … Aşa că, obişnuit am pus călcâiul, am manevrat maneta trenului, atingând şi întrerupătorul farului.

Decolați în celulă conform pregătirii anterioare, pe pantă în urcare eram ocupați cu manevrele din cabină după decolare.

Înainte de a începe virajul doi al turului de pistă arunc o privire scurtă după coechipier şi îl văd la distanță apreciabilă rupt de mine. Fac greşeala de a-i spune: „vino aproape” şi încep virajul pe stânga.

Coechipierul face şi el virajul, cu o rază mai mare, depărtându-se. Ca să se corecteze şi să mă ajungă, bagă motor, mărind astfel viteza, înclinând şi strângând în acelaşi timp virajul. Văzând că se apropie cu viteză prea mare, se sperie şi în loc de a schița o coborâre sau urcare pentru a trece pe deasupra sau pe sub mine, comandă un viraj în sens invers, înclinat aproape la 90 grade şi strâns în acelaşi timp. Inerția însă îşi face de cap şi duce această masă metalică pe traiectoria inițială, realizând fenomenul numit înfundare.

O burtă imensă se năpusteşte asupra avionului meu.

O smucitură a manşei, avionul sare şi simt cum celălalt avion fulgeră la centimetri pe sub mine şi totul în fracțiuni de secundă.

A doua zi mi-am invitat prietenul acasă, unde soția, la cererea mea, a fiert nişte grâu, l-a îndulcit, am pus câteva bomboane rotunde pe el şi cu un pahar de vin în mână l-am îmbiat:

– Hai s-o mâncăm …

Apoi, luând o bomboană roză, am aruncat-o în sus şi am prins-o în gură precum prinde dulăul dumicatul aruncat de stăpân. A luat şi el una albastră a aruncat-o mai sus şi „hap” cu aceeaşi îndemânare a prins-o imediat cu gura. Ne etalam amândoi reflexe de dulăi, aviatori.

Şi sub privirile nedumerite ale soțiilor noastre, am „hap-lit” toate **bomboanele de pe colivă**.

„Gaz” şi „Gaz-ov”

Soarele de amiază al verii cloceşte creierul pilotului, ce stă legat fedeleş în cabina avionului, aflat în gradul unu în aşteptare.

Un aiurit de elev din țara vecină, ajunsă peste noapte duşmană, făcând un tur de pistă mai larg, ciupeşte din graniță dând motiv celor de la punctul nostru de comandă să aibă ceva de lucru, iar pilotului care primeşte consemnul „Gaz” să se răcorească puțin în zbor.

În câteva minute, decolat la alarmă, se află pe graniță, unde după proverbul „prinde orbul scoate-i ochii”, nu găseşte nimic.

Şi dacă găsea?

Doar nu era să tragă într-un puțoi de elev, rătăcit în tur de pistă.

Coechipierul cu care ca „locțiitor politic-pilot" trebuia să zbor, să îl instruiesc, avea un talent deosebit în a se pierde de capul formației.

Începeam căutarea cu convorbirile radio obişnuite:

– Unde eşti? ... înălțimea? ... pe ce cap? ... ce vezi jos? ... ce vezi sus? ceea ce făcea să îl auzi apoi pe conducătorul zborului:

– Dacă iarăşi v-ați pierdut, haidați acasă.

După care, la analiza zborului, urma papara cuvenită.

Ştiam că nu pot preîntâmpina pierderea colegului „Balalaică", poreclit astfel pentru că atunci când se pierdea sau când nu se pierdea, când ştia sau când nu ştia unde se află, apăsa pe butonul canalului radio de goniometrare şi lansa mesajul:

– Balalaica, 777 dă-mi Vatra.

Operatorul gonio, urmărea desfăşurarea spotului verzuliu pe tubul cinescop, citea gradația de pe marginea ecranului şi răspundea:

– 777, ai Vatra „atâta", de la Balalaica.

Ştia omul că luând la busolă „atâta", venea sigur şi sfoară acasă.

Dar ce fac eu cu coechipierul pierdut?

Am imaginat un sistem liniştit „pe şest" de regăsire în zbor.

Pierdutul transmitea banalul mesaj radio „sunt în viraj pe stânga", urmând ca la înălțimea de lucru stabilită, să pună planul avionului pe centrul zonei de lucru, şi să se învârtă în viraj pe stânga cu înclinarea potrivită până amețea. Eu, cu 2000 de metri mai jos, să patrulez pe diagonală căutându-l cu ochii numai pe cer.

Schema fiind stabilită, hai la treabă. În zonă, la nord de aerodrom la Arad, eram aproape la jumătatea timpului de lucru plimbându-mă de ici, colo, în timp ce coechipierul făcea trageri foto pe mine.

Priveam orăşelul ce defila sub avion, cu marea-i uzină unde cu câțiva ani în urmă mă rătăcisem ca ucenic. Reforma şcolară, începută de romanii lui Traian care-i învăța pe urmaşii bărbosului Decebal, număratul oilor cu MCLXVI, lovi şi învățământul românesc postbelic tocmai când am terminat Gimnaziul comercial şi sătul de „*Intrări, Ieşiri şi Solduri"* am hotărât să trec la Industrial şi am ajuns la Profesional unde, după un an, am aflat că o luasem de la cap.

Din Bucureşti am ajuns la capăt de țară, departe de fusta mamii, intern al unui cămin de ucenici, unde un „*epurat din armata burgheză, zburător pe Me-109*" – ajuns azi general – era educator.

Priveam setul de scule noi, printre care vreo opt pile, când un muncitor trecînd îmi spune:

– Bagă-le mă, în ulei să nu ruginească.

Vrednic şi ascultător, am urmat sfatul. Alții, ca oile, mă urmară. Când veni bătrânul maistru, privi câtva timp mut, apoi spuse:

– Ia să facem o probă, să văd cum ştiți să piliți.

Am pus o bucată de fier în menghină, am luat o pilă mai mare, unsuroasă şi am început cu sârg să pilesc, să arăt ce ştiu. Mergea uns şi alunecos, dar pila nu pilea.

Uite aşa se învață meserie, dar se capătă şi experiență de viață.

Din gânduri m-a trezit mesajul radio al coechipierului:

– Sunt în viraj.

Și am trecut la aplicarea sistemului de regăsire.

Cu ochii numai în sus pe cerul albastru, nu după mult timp văd în zare strălucind minuscul un punct şi strig prin radio:

– Scoate din viraj şi mergi drept!

Duc maneta de gaze în plin în urmărirea colegului. Îl ajung, trec cap, mă asigur că-i sub aripa mea la locul stabilit în formație strânsă şi ca să nu-l pierd iarăşi, încep un viraj larg pe stânga.

De sus, se vede râul ca un fir subțire strălucitor mergând de la Est la Vest, ieşind din țară după cum cunoaştem din clasele primare, printr-un punct unde se unesc trei frontiere haşurate şi colorate roz.

De la înălțime nu se văd pe pămînt nici gardurile de sârmă ghimpată nici fâşia arată numită „țara nimănui". Pământul şi cerul sunt aşa cum le-a lăsat Dumnezeu, libere pentru animale şi păsări. Numai omul l-a împărțit şi străjuit.

Noi uitasem împărțirea şi eram liberi intrând deasupra unui plafon de nori, pătură de vată netedă albă, strălucitoare, pufoasă care ne îmbia să o mângâiem cu burțile avioanelor şi ne chema la joacă.

Coborâm atingând norii în razmot şi „halind" câte unul mai răzleț ieşit obraznic din pătura întinsă. Începem o vânătoare scurtă.

Motorul la înălțime toarce molcom şi siguranța funcționării lui ne-o atestă doar aparatele de bord. Liniştea stratosferei era tulburată doar de convorbirile din cască sau de şuieratul oxigenului în mască.

Frumusețe dumnezeiască! Dar nu puteam continua această joacă. Chiar dacă plafonul nu era gros, noi nu aveam pregătirea necesară

pentru zborul în norii peste care intrasem. Luând înălțime cu soarele amiezii în față mă gândeam să mă întorc la marginea plafonului, spre zona nu de mult părăsită, când în față văd printr-o mică spărtură negrul pământului. Şi cronometrul începuse să mă certe.

Ordon coechipierului:

– Atenție, ține aproape, după care, scoțând frânele aerodinamice şi reducând din viteză, ne prăvălim în picaj, prin gaura neagră.

Ochii orbiți de strălucirea albului norilor se obişnuiesc repede şi cu întunecimea de sub plafon. Încep să-mi restabilesc orientarea.

Trec pe canalul radio unde Goniometrul de la punctul Îndepărtat al aerodromului veghează asupra orientării piloților şi aud mesajul de răspuns dat la cererea coechipierului meu:

– 777, ai Vatra 60 de la Balalaica. Nu intervin, iau la busolă 60 grade, cu acul indicator al ARK-ului zero, reglat pe stația de la Îndepărtata aerodromului şi hai coborând spre casă.

Recunosc reperele de la sol, râurile după şerpuire, şoselele şi căile ferate după direcție, iar satele după forma şi aşezarea parcului central şi dispunerea bisericii.

Zburam grăbiți spre casă când aud Startul răstind:

– 762, voi n-aveți ceas? ... Unde sunteți?

Evit un răspuns precis răspunzând:

– Trei minute de casă, permiteți trecerea la verticală.

C-or fi trei, c-or fi şapte, nu contează. Veneam acasă …

Norocul nostru că Radiolocația nu devenise încă acea soacră rea a pilotului, mereu cu ochii ei electronici pe acesta, ca să-i urmărească toate mişcările şi să-i dea de gol toate escapadele.

După aterizare, în drum spre punctul de start, să luăm o gură de apă, înainte de următoarea ieşire, mă întreabă colegul meu ocazional coechipier în acea zi de zbor:

– Or fi dat ăia „Gaz-ov" la ai lor?

Răspund cu o altă întrebare:

– Pe ce Cap compas am venit acasă?

– Pe 60.

– Ne! … te înşeli. Din zonă am venit din Nord, pe 180 de grade.

Unde-l găsesc acum pe colegul meu să-i spun că într-adevăr am venit pe curs 60 de grade, ca violatori a două granițe.

În vrie

Ca-nvârtita ardeleană

Pripăşit ca orăşan pe undeva pe lângă Cluj, după ce la clacă, la deşfăcatul cucuruzului, având norocul să găsesc un ştiulete roşu, luai după frumosul obicei local, o fată afară la pupat, dar având grijă să nu fie „mândra" vreunuia, că ăştia, ardelenii, sunt prietenoşi dar iuți la mânie ... trecurăm la joc, unde învățai „Învârtita ardeleană".

La început, în învârteală, nu vezi nimic, ameţeşti.

După un timp începi să te obişnuieşti a privi şi în jur, ba să mai dai şi o palmă răsunătoare la cizmă, dacă ai şi să tragi şi o chiuitură:

Huiu-iu pe ghealu gol,
Că nireasa n-are țoll
Şi i-a face nirilii,
Când a tunde cânilii
Şi i-a face nănaşa,
Când a tunde şi mâța ...

Ar trebui ca Învârtita ardeleană să fie probă specială la piloți.

La vizita medicală în locul colonelului medic care cu nasul în registru, aruncând o privire fulger candidatului îi face semn cu capul spre scaunul electric zicând: Aşează-te! Apoi continuându-şi treaba, apasă butonul „învârtelii", ameţindu-l. Zic, să fie o doctoriță drăguță care să îl întâmpine pe candidat cu un zâmbet cuceritor, să pornească un casetofon şi să îl ia la o „Învârtită ardeleană", unde fusta-i umflată ca o voalură de paraşută să-i descopere pulpițele pâna la albul dantelei, încălzindu-l pe băiat. Atunci s-ar vedea de-i bun ca pilot

Daca, candidatul „cade" iar ea stă „băț", atunci trebuie declarat „căzut la probă" că ăsta nu rezistă nici măcar la nişte tonouri.

Dacă însă e invers, ea „pică", iar el „cade" după ea, atunci e bun de aviator că nu va face de ruşine tradiția şi nici pe înaintaşii stirpei.

De aici rezultă importanța diferitelor învârteli în aviație. Că şi „vria" e tot un fel de învârteală ... Seamănă cu „Ardeleana".

Înalt şi slab, totuşi bărbat bine, a venit din „Uniune” cu o frumoasă soţie blondă şi cu un bogat bagaj de cunoştinţe, atestat şi de insigna rombică a renumitei Academii de aviaţie, pe piept.

Jucător al „Învârtitei ardelene” de pe meleagurile natale, i-a fost mai uşor să înveţe şi „Învârtitele aeriene”, devenind astfel instructor de vrie pe avionul reactor de dublă comandă numit Uti-Mig-15.

Tehnicienii trebăluiau la dubla respectivă pentru a o pregăti în vederea zborurilor de instrucţie ce urmau a fi executate conform ordinului primit: Ca toţi piloţii să execute vrie pe reactor în D.C.

Muniţia scoasă, alimentat cu numai jumătate din capacitatea de petrol, ca „masa grea” a avionului să fie cât mai „uşoară” să nu-şi facă de cap în jocul cu inerţia şi forţele centrifuge, atunci când pilotul înşurubându-se spre pământ dă comanda de ieşire din vrie.

Pregătiţi, instructor şi avion aşteptau învăţăcelul, adică pe mine locţiitorul politic-pilot, care în funcţie eram al doilea din escadrilă.

Umflându-mi pieptul, ca să nu se vadă inima cât puricele, am urcat în avion şi am pilotat până la înălţimea stabilită, direcţionat pe axul pistei, de unde începea exerciţiul.

Jos pe aerodrom sute de ochi, de la soldat la comandant urmăreau zborul singurului avion aflat în aer. S-a răspândit vestea că astăzi orice activitate de zbor este oprită şi se execută numai această evoluţie periculoasă care, pe bună dreptate, dădea emoţii tuturor.

Instructorul preia comenzile spunându-mi la interfon:

– Executăm ture de vrie pe stânga, la verticala aerodromului.

– Urmăreşte-mă pe comenzi. Reducem motorul şi tragem avionul în limită, aşa, simţi cum se înfundă ... acum ferm manşa în burtă şi picior pe palonier până în fund pe stânga. Simt comenzile executând aceleaşi mişcări cu care eram obişnuit de la avioanele clasice.

Avionul, primind comanda de vrie sare puţin în sus, apoi, înclinându-se mult pe stânga, începe a se roti în jurul axului său cu manşa „fleaşcă”, fileurile de aer fiind desprinse de pe eleroane şi profundor. Una, două ture, la a treia comenzile sunt duse ferm la mijloc şi manşa presată înainte.

Avionul se mai învârteşte puţin, tremură uşor ca un cal nărăvaş strunit de călăreţ, dar simţind mâna fermă a pilotului se opreşte din rotire cu botul spre pământ şi intrând în picaj prinde viteză.

Preiau comenzile, împing maneta de gaze înainte, apoi cu un viraj de luptă pe dreapta, recâştig înălţimea pierdută şi mă înscriu din nou pe direcţia pistei pentru repetarea exerciţiului.

Acum comenzile sunt în mâna mea, instructorul mă urmăreşte ţinând uşor de manşă şi dându-mi indicaţiile necesare.

Reduc motorul, trag avionul de mustăţi pentru a ajunge în limită, urmăresc viteza şi la comanda – acum – trag manşa în burtă şi piciorul până la refuz în stânga. Una, două, la a treia tură aduc ferm comenzile la mijloc, manşa împinsă în faţă şi în picaj prind viteză.

Asta a fost? Dar! Nu-i mare scofală.

Şi nu-i ... dacă ai instructorul în spate.

Urmează a doua parte a exerciţiului, trecerea la verticală la mare viteză, aproape de cea limită a avionului.

Zburam de mai mult timp Migul, dar timid ajungeam uneori la limita psihologică de 1000 km/oră. Acum, cu motorul în plin, uşor lansat pe direcţia pistei, depăşisem mia. Cât am atins nu-mi amintesc.

Reduc motorul preluând comenzile, viraj pe stânga şi raportând staţiei despre terminarea exerciţiului, mă înscriu în tur de pistă.

Mai am de trecut un hop, aterizarea pentru calificativul de FB.

Pista de aterizare, începând din dreptul zebrei, este marcată prin şase linii în trei sectoare, corespunzătoare celor trei calificative FB, B, S, restul rămânând pentru arătaţii cu degetul la analiza zborului.

Vin în filaj deasupra pistei, la câţiva centimetrii, cu puţin, puţintel motor, insesizabil urechilor de la start, apoi, când am ajuns aproape de linia FB, trag brusc maneta de gaze, avionul pierzând din tracţiune, cade acei câţiva centimetri, exact câţi trebuie pentru a pune roţile în sectorul FB. Nu este o aterizare corectă, filată, unsă, în care roţile să prindă pista progresiv cum ar trebui, ci neobservabil buşită.

Şmecheria stă în aprecierea centimetrilor, distanţei dintre roţi şi pistă. Dacă centimetrii sunt spre sută, buşitura te trimite într-un bont de toată frumuseţea, de aterizezi ca o capră neagră din Făgăraş.

Cât priveşte exerciţiul executat „Vrie cu Mig-15 în DC” a fost certificat în carnetul meu de zbor sub semnătură de către cel al cărui nume, Ză … u că începe cu două litere ale munţilor vecini cu Aradul.

Şi a catapultat mai târziu din Mig-21, la Cocargeaua, Borcea, Bărăganul, Feteşti sau cum s-o fi numit atunci.

Criminala zonă pe oraş

Tânăra şocată, scăpată ca prin minune din infernul tragediei petrecute în cinematograful central, surescitată povesteşte:

– Vizionam un film cu vestitul comic francez, Fernandel. Aerul vibra de râsul spectatorilor, când, deodată, cu un sunet asurzitor, plafonul imensei săli se prăbuşeşte peste noi, împreună cu ceva mare şi greu. În lumina difuză a proiecţiei îndreptată spre ecranul care nu mai era, lumea speriată se năpuseşte bulucind spre ieşire, luându-mă val pe sus. Norocul meu că venind mai târziu m-am aşezat pe scaunul găsit gol în ultimul rând şi am fost aproape de uşă.

Am fugit afară şi suflul exploziei ce a urmat m-a prins în stradă şi m-a trântit la pământ. Apoi au urmat focul şi multe, multe explozii.

Sute de oameni au rămas acolo prinşi sub dărâmăturile tavanului sau ale exploziei.

Nimeni nu se poate apropia de acel loc. Mereu puşcă ceva.

Ce să vă spun, nu se poate descrie …

Apoi, nu departe de cinematograf, spre catedrală, am văzut o paraşută cu un om venind spre pământ.

Omul în paraşută eram eu.

Executând deasupra oraşului acrobaţie cu Mig-ul 15, am intrat în vrie şi am catapultat.

Am fugit spre locul unde căzuse avionul, spre cinematograf şi văzând dezastrul mi-am dat seama că am greşit, salvându-mă.

Eram vinovat de moartea a sute de oameni.

Dar dacă nu catapultam ei scăpau, sau eram şi eu alături de ei.

Dar cum s-a întâmplat?

După decolare, apăsând pe butonul de emisie al staţiei radio, cer startului să-mi indice zona de lucru.

– Mergi în „zona 1” îmi ordonă conducătorul de zbor.

Acul compasului înfipt pe hartă în centrul oraşului din vecinătatea aerodromului şi rotit la o distanţă corespunzătoare în kilometri pe teren, hotăra că acolo va fi zona 1 de lucru aerian.

Nimeni nu se gândea la pericolul ce plana asupra oraşului şi cum spunea marxismul asupra: „Celui mai preţios capital, oamenii”.

Zona îmi convenea. Centrată deasupra marelui oraş Timişoara, era cea mai bună zonă de lucru pentru executarea acrobaţiei aeriene cu reactorul, cu Mig-ul 15.

Linia dreaptă vizibilă a scuarului centrului oraşului, încadrată între cele două monumente arhitectonice: Catedrala şi Teatrul, mă ajuta să păstrez direcţia de lucru, la intrarea şi ieşirea din evoluţie.

Intrând în viraj de 180 grade deasupra acestei linii, dacă virajul a fost corect, ieşeam din el tot deasupra liniei drepte. Următoarea evoluţie, loopingul, executat perfect pe verticală mă scotea tot deasupra liniei drepte de referinţă. De aceea toţi preferam zona unu.

Mai era şi peisajul, oraşul, unde aveai ce vedea, nu ca pe cîmp.

Şi eşti cineva, când sute de ochi de la sol te privesc executându-ţi exerciţiul, dându-te peste cap şi ştiind că eşti urmărit faci totul să nu greşeşti. Că mai ştii, poate sunt şi cunoscători în ale acrobaţiei aeriene, sau chiar necunoscătoare, la care seara le poţi spune:

– M-ai văzut dragă, pe la 11, eu eram.

Iar ea, pe la 11, cu mâna umbrind ochii, privind avionul în evoluţie pe cer, spunea prietenei:

– El e.

– Cum el? De unde ştii?

– Avem noi semnele noastre.

Apoi, cunoscătoare în ale aviaţiei, îi explica:

– Vezi, exerciţiul prevede viraj pe stînga apoi pe dreapta. El pentru mine, face invers, începe pe dreapta. Aşa ştiu.

Ajungînd în zonă încep exerciţiul. Viraje, răsturnare pentru virajul de luptă, dar avionul „sare” în vrie, nu vrea să mă mai asculte. La comenzile de ieşire din vrie nu răspunde, pământul se apropie şi catapultez, devenind asasin.

În aviaţie, multe, foarte multe depind de amănunte. Un avion cu pasageri intră în turbulenţa altui avion şi se prăbuşeşte. Coechipierul în formaţie trece dintr-o parte în alta şi, intrând în jetul celui din faţă, i se opreşte motorul.

Ca şi acest dezastru, datorat unei hotărâri greşite:

Zonă pe oraş.

Dar … nu a fost să fie

Ajungând în zonă încep exercițiul. Viraj pe stânga, apoi pe dreapta şi reduc motorul trăgând avionul de mustăți pentru a pierde viteza în vederea executării răsturnării. Dar ceva mă opreşte. Poate vizibilitatea, de această dată redusă pe verticală. Poate Dumnezeu, care în acei ani pentru noi nu exista, mă face să cer schimbarea zonei.

– Bine! 762, **e liberă zona 2**, mergi acolo. Răspunde „Para”.

Părăsesc cu regret zona 1 axată pe oraş şi zbor spre zona 2.

Nici aceasta nu e rea. Dispusă în capătul vestic al pistei, ai reper la sol însăşi pista, acea fâşie albă şi vizibilă, care din cauza pâclei dese din această zi de vară de cuptor, nici ea nu se vede prea bine.

Ajuns în noua zonă reiau exercițiul. Viraj pe dreapta, viraj pe stânga, răsturnare pentru looping şi avionul tremurând, intră în vrie. Dau comenzi de scoatere din vrie conform celor învățate nu cu mult timp înainte pe avionul de dublă comandă, pe Uti-Mig-15.

Nu iese! Raportez că am intrat în vrie, stația nu răspunde.

Dau din nou comenzi de băgare în vrie, apoi de scoatere. Tot nu iese, rotindu-se nebun, înşurubându-se spre pământ.

Cer startului permisiunea să mă catapultez. Stația radio tot mută. Nimeni nu răspunde. Nu se aud nici convorbiri radio cu alte avioane. Era o perioadă de acalmie. Toți piloții erau la sol, iar stația de start pe alt canal radio, primea o formație de avioane străine la aterizare.

Un singur coleg ce se afla în avion şi se pregătea de pornirea motorului m-a auzit cerând permisiunea de catapultare. Fugind la start alertează pe conducătorul de zbor care trecând din nou pe canalul 2 radio, începe să mă strige. Prea târziu, catapultasem …

Se opreşte zborul şi începe groaznica aşteptare, la care conform obiceiului ia parte toată suflarea aerodromului.

Minutele trec, pînă când un telefon de la Şcoala de zbor sportivă, aflată undeva pe direcția pistei de decolare aterizare anunță:

– Un paraşutist se vede de la noi, iar un avion a căzut în poligon.

Aveam să aflu şi apoi să văd fotografia, că avionul a rămas întreg, pliat ca o plăcintă pe pământ, ceea ce însemna că nu a avut viteză orizontală, ci o cădere verticală mare. Intrase în vrie plată.

Botul a fost deteriorat ulterior de către muniția care mai mult de o zi, a tot explodat în poligonul de trageri al unității de tancuri ruseşti unde căzuse avionul şi nu în oraşul coşmarului meu.

Deci a catapultat, dar în ce stare este pilotul? Se întrebau.

Au urmat alte zeci de minute de febrilă aşteptare până când în Punctul de Comandă a sunat telefonul aducând glasul meu:

– Am intrat în vrie şi am catapultat …

Nu au fost multe catapultări, de la aducerea Mig-ului în România şi mai ales nu de la înălțime.

La vecinii noştri din Vest, catapultările s-au soldat cu picioare şi mâini rupte, ceea ce a creat o stare de frică față acest mod de salvare.

Aterizat într-un lan cultivat cu sfeclă, după ce îmi revin, văd că sunt la nici 200 de metri de marginea unui sat, (Săcălaz) iar oamenii adunați pâlc în umbra ultimei case, priveau cu curiozitate, de altfel îndreptățită, dar nu îndrăzneau să se apropie. Mă credeau pilot străin. Pilot al unei țări al cărui conducător în poză, cu o bardă însângerată în mână, stătea pe malul nostru al apei, față în față cu conducătorul țării noastre, care pe celălalt mal, ținea se pare în mână un ciomag.

Erau duşmani. Şi ca ei trebuia să fim şi noi.

Pe şosea un camion militar. Din el soldații mă priveau curioşi. Doar la semnele şi strigătele mele insistente opresc în fine maşina şi fug spre mine, declanşînd în acelaşi timp o goană a curioşilor din sat.

Ajutat de soldați strâng paraşuta, scot de pe cap casca de zbor pe care am uitat să o decuplez de la instalație şi prin smulgerea din ea a firelor electrice ajunsese ferfeniță. Fac imprudența să o arunc. Gravă greşeală, care m-a costat o jumătate din soldă. S-a scăzut avionul distrus, s-a scăzut harta României înregistrată la secret arsă în avion, dar mi s-a imputat casca pe motiv că trebuia să fie pe cap.

Deci trebuia să îmi pierd capul ca să se scadă casca de zbor.

Soldații înțelegând situația extremă în care eram, execută ordinul întorcând maşina din misiune. Spun şoferului:

– Repede în oraş, la garnizoană.

Ofițerul de serviciu, nu a înțeles ce i-am spus. Pun mâna pe telefon, învârt la manivelă şi când centralistul răspunde îi cer:

– „Fulger” legătura cu Punctul de comandă de la aerodrom.

Eram calm, mă simțeam ca într-un vis, unde eu eram dar parcă nu ar fi fost vorba de mine. Calm, parcă nu realizam ce s-a întâmplat.

Eram ca un automat care face ce este programat să facă.

În fine, legătura telefonică fiind stabilită îmi dă receptorul şi auzind glasul comandantului diviziei, cu vocea sugrumată, raportez:

– Am intrat în vrie şi am catapultat.

– Cum te simți, ai pățit ceva?

– Nu! nimic! nu am nimic, raportez eu.

– Lasă telefonul jos, îmi ordonă şi controlează-te de sus până jos.

Execut ordinul, apoi raportez din nou că nu am nimic.

– Bine, aştepți maşina mea să te aducă acasă.

La aerodrom sunt chestionat pe scurt despre eveniment, după care condus de medicul unității la infirmerie sunt consultat medical. Se constată doar nişte jupuituri pe cotul mîinii stângi, provocate de marginea cabinei. În efortul meu de a strânge levierul de percuție al cartuşului scaunului de catapultare, am depărtat cotul de corp.

Par calm, dar totuşi sunt într-o stare de surescitare nervoasă.

Mi se face o injecție de calmare şi sunt pus să mă odihnesc.

După câtva timp am fost trimis acasă cu o maşină.

La blocuri, pâlcuri, pâlcuri, soțiile care ştiau de oprirea zborului şi din ce cauză, se uitau lung şi în tăcere conducându-mă cu privirea.

Aici eram o mare familie şi necazul unuia afecta pe toți. Mâine putea fi altul şi Doamne fereşte, putea fi şi mai rău.

În casă privesc soția, apoi burta ei în a şasea lună şi nu ştiu dacă să-i spun sau nu. Dar tot o să afle, aşa că măcar să afle de la mine:

– Ştii, azi, am catapultat …

– Bine, vrei să mănânci ceva?

O prind în brațe şi îi spun din nou:

– Am catapultat … avionul s-a făcut țăndări … înțelegi?

Câteva clipe nu înțelege, neobişnuită cu termenii mei de zbor. Credea că este tot una din povestirile mele despre zborul cu celula sau patrula, salturile cu paraşuta sau vria de instrucție făcută numai cu vreo două luni înainte.

Apoi realizează, picioarele nu o mai țin şi ne aşezăm împreună pe pat, rămânând îmbrățişați şi tăcuți, gândindu-ne poate la copilul ce se putea naşte orfan.

Reflexul **

Proptit bine cu picioarele în palonier şi cu ambele mâini pe manşă, trăgeam de mama focului de comandă, pentru a ieşi de sub verticala în care Mig-ul cu botul spre pământ, se înfipsese bezmetic.

Vertiginos viteza creştea şi înălțimea scădea. În secunde, de la 10.000 am ajuns la 6.000 de metri, redresat, bulversat şi transpirat.

Pierdusem din înălțime, mai mult decât dublul prevăzut la carte. Başca urechile, care începuseră să se înfunde de la schimbarea rapidă de presiune atmosferică. Plus emoția, ce să mai spun. Gata! Nu mai fac răsturnări, îmi zic în gând, trăgând o bună înjurătură cu voce tare:

– Mă-sa cu răsturnarea. Zbor pe farfurie … ca la bombardiere.

Cu hotărârea luată, „îi ard” un motor în plin şi peste umărul stâng, în viraj de luptă, caut să recâştig înălțimea pierdută. Viteză aveam slavă Domnului destulă. O câştigasem în picajul pe verticală.

Din nou la 10.000 de metri mă învârt. Viraj pe dreapta, apoi pe stânga, să nu ies din zonă şi să mă mai gândesc.

Vînător fără răsturnări? Mireasa fără mire, nunta fără lăutari!

Ştiți ce înseamnă satisfacția puterii la pilot?

Să simți în mâna stângă maneta de gaze, să mişti milimetric de ea şi ca răspuns sute de cai putere să se dezlănțuie împingând avionul, iar cu mâna dreaptă pe manşă să îl obligi să facă ce vrei tu, să meargă pe unde vrei tu, să simți că îl stăpâneşti?

Pilotul se joacă cu moartea, dar nu se gândeşte la ea.

Nu vrea să se gândească la ea.

Nu se gândeşte nici după ce şi-a condus colegul, prietenul, pe ultimul drum, în sicriul sigilat plin cu cărămizi. Tot nu se gândeşte.

Lui nu i se întâmplă, nu i se poate întâmpla.

Pasiunea este mai mare decât frica.

Am uitat, sau aproape am uitat, că am tras cu două mâini de manşă ca să ies de sub verticala morții.

Sunt pilot de vânătoare şi trebuie să stăpânesc avionul.

– La dracu! … Fac răsturnare!… Ce bombardiere.

*** Zbor anterior catapultări - Formarea fatidicului reflex.*

Intrat din nou pe direcția reperului terestru, mă hotărăsc să încep a testa această dificilă evoluție, răsturnarea la mare înălțime.

Mă „răstorn”, dar precaut, o semi-răsturnare, aşa mai pe muchie, mai cu grijă, trăgând mai repede de manşa avionului aflat aproape pe spate, când viteza avionului este încă mică.

Pierd din nou înălțime, dar mai puțină, iar înfigerea pe verticală nu mă mai surprinde şi nu mai e aşa de accentuată.

Prinzând curaj reiau înălțimea şi repet figura trăgând de această dată puternic de manşă, imediat după răsturnare. Avionul se întoarce brusc, parcă pe coadă şi nu mai pierde din înălțime mai mult decât cea prevăzută la carte. Iar loopingul, chiar dacă iese văzut din profil ca un ou, nu mai este acum cu acea pierdere mare de înălțime.

Şi gândesc … în fond vânătorului ce îi trebuie? Un cerc perfect rotund sau o răsturnare rapidă. Nu sunt pilot de miting.

Cu 236 al meu, avion cum se spunea „greu în comenzi”, până la urmă m-am înțeles de minune. Comanda de răsturnare rapidă descrisă mai sus, folosită mult timp în zone, îmi intrase în reflex.

Reflexul. Executare negândită, din deprindere.

Răsturnat, cu manşa trasă rapid în burtă, simțeam presiunea fileurilor de aer pe comenzi şi nu pierdeam nici 2.000 de metri.

Deci: îmi creasem reflexul.

Ultima şansă ... catapultarea

Terminând resursa de motor Mig-ul 236 m-a părăsit, intrând pentru câteva zile în reparație, unde urma să i se schimbe motorul.

Programul de zbor, ieşirile planificate, le fac cu un alt avion.

Dar spre deosebire de avionul meu, avion „greu” în comenzi, avionul împrumutat, era un avion normal. La vitezele obişnuite, folosite în panta de urcare sau la viraje, nu am sesizat particularități.

Decolez, primesc să lucrez în zona 1, deasupra oraşului.

Din cauza pâclei accentuate, în această lună de vară, la cererea mea, trec în zona 2, care este poziționată în capătului vestic al pistei.

Aici încep lucrul ca la carte.

Execut în zonă,
un viraj pe dreapta la 45 de grade, apoi altul pe stânga la aceeaşi înclinare, după care mă aliniez din nou pe direcția pistei, pregătind răsturnarea pentru virajul de luptă.

Reduc motorul şi trag uşor de manşă ca viteza să scadă la cea prescrisă sub 200 km/h. Cu manşă dreapta, comand întoarcerea pe spate a avionului şi cu **reflexul** creat, trag brusc manşa în burtă.

Simt imediat manşa „moale”; manşa „fleaşcă”.

Simt imediat cum fileurile de aer nu mai presează profundorul. Încerc a corecta greşeala. Împing repede manşa în față, crezând că voi restabili scurgerea laminară a aerului pe ampenajul orizontal.

Degeaba, comenzile sunt inerte. Cu un tremur uşor, apoi din ce în ce mai pronunțat, avionul se înscrie brusc pe partea stângă într-o rotație cu botul în jos, trece de verticală şi ajungând pe față la vreo 45 de grade, intră brusc în vrie.

Fac imediat manevra de scoatere din vrie. Duc comenzile la mijloc şi manşa spre în față. Avionul nu răspunde, continuînd rotirea.

Precipitat, apăs butonul emisiei şi raportez startului:

– Para, 762 … intrat în vrie.

Startul nu răspunde. Dau comenzi de băgare în vrie, aşa cum învățasem nu cu mult timp în urmă la vria de instrucție executată în dublă comandă, apoi duc comenzile la mijloc şi împingând manşa în bord aştept ca avionul să se stabilizeze în picaj, încetând rotirea. Nici de această dată aparatul nu se opreşte din răsucire. Mai încerc o dată manevra de ieşire, dar tot fără rezultat. Raportez din nou stației:

– 762, intrat în vrie, permiteți catapultarea!

Nici un răspuns din partea stației sau a altor avioane. Pe frecvența radio de start, linişte totală.

Trecut de al treilea tur de vrie, iau hotărârea de catapultare.

Pilotul ia greu o asemenea hotărâre.

Omul din pilot este mai sigur în mediul cu care s-a obişnuit. Pentru el este mai sigur avionul pe care îl simte sub fund, față de necunoscutul în care se aventurează, o dată cu puşcarea din avion.

Dar pilotul nu se lasă condus de instincte.

De-a lungul timpului, prin antrenamente, el a învățat să judece rapid situațiile critice şi să le rezolve.

Catapultarea hotărâtă,
ridic picioarele de pe palonier şi le pun pe suporturile speciale ale scaunului de catapultare. Mă prind cu mâinile de braţele scaunului, aducând coatele lângă corp. Lipesc şira spinării de scaun, cu capul rezemat de tetiera acestuia. Ca o obsesie, verific din nou poziţia picioarelor pe suporturi, pentru a nu rămâne fără ele.

Înţepenit în această poziţie, împing în faţă maneta de largare a capotei, care este totodată şi siguranţa de blocare a pârghiei dispozitivului de percuţie a cartuşului scaunului.

Fileurile care mă bântuie şi mai ales zgomotul aerului, îmi indică largarea capotei. Privirea aruncată mă asigură că aceasta nu mai este.

Interesant că nu simt nici o diferenţă de presiune atmosferică.

În tot acest timp rotirea în vrie continuă, iar eu ocupat cu pregătirea catapultării nu mai sesizez al câtelea tur este.

Verific din nou poziţia. Capul pe tetiera scaunului, coloana dreaptă, ţeapănă, pentru a prelua şocul balistic, picioarele pe suporturi, coatele apropiate şi strângând de levierul de comandă a percutării cartuşului, pornesc pe şinele de ghidaj spre necunoscut, spre soarta care mă aştepta dincolo de catapultare.

– Adio Mig-ule şi iartă-mă!

Cu racheta spre … pământ,
mă trezesc făcând tumbe în traiectoria cer-pământ, strângând puternic mânerele scaunului, din care parcă îmi era frică să nu cad.

Cât a durat starea de inconştienţă, zecimi, secunde, nu ştiu.

Centurile scaunului erau desfăcute. Declanşatorul automat de pe scaun, având cuiului piedici legat cu o sfoară de avion, a funcţionat.

Împing de scaun care eliberat o ia mai repede spre pământ.

Rămân eu cu Dumnezeu şi cu paraşuta închisă sub fund.

Cu aceeaşi rostogolire lentă peste cap, gravitaţia mă chema.

Paraşuta reglată să se deschidă automat sub 1000 m sau la 3 secunde sub această înălţime, normal că nu s-a deschis. Caut cu febrilitate mânerul declanşatorului paraşutei, undeva pe piept, în stânga, în regiunea inimii şi trag cu putere de el. Clapele sacului se desfac lăsând liberă mica paraşută extractoare cu arcurile ei de autodeschidere şi umflată de curentul de aer, se poziţionează vertical

trăgând după ea husa sac. Eliberată progresiv, calota paraşutei principale se umflă, deschizându-se lent, fără şoc.

De construcţie sovietică, paraşuta „Rachetă” era confecţionată din panglici cam de 3 degete late, împletite între ele, formând calota. Curioasa împletitură asigura deschiderea în siguranţă la viteze mari.

În centurile paraşutei atârnând, între cer şi pământ, priveam spre avionul părăsit. Era lateral şi mult sub mine, la vreo 2000 de metri.

Tot urmărind cu privirea avionul încep să îmi dau seama că mă rotesc cu paraşuta pe stânga. Ajungând la limita răsucirii gâtului, pentru a vedea în continuare avionul trebuia să întorc rapid capul.

Caut avionul cu ochii şi îl regăsesc strălucind argintiu în pâcla acelei zile de vară. Se rotea în vrie, vrie plată, vrie ca pe farfurie.

Rotirea paraşutei mă obligă din nou să sucesc capul. Nu am mai văzut avionul pentru că ajuns la pământ se confunda cu peisajul.

Eram ocupat acum cu noua problemă: dementa învîrtire a paraşutei. Rotirea începuse să mă ameţească.

Am încercat să o opresc sărind şi smucindu-mă în rotaţie inversă în ham. Am încrucişat suspantele. Se oprea din rotaţie preţ de o clipă apoi cu ele în „x” continua rotirea. Când dădeam drumul la suspante sărea în rotire parcă pentru a recupera ceea ce a pierdut.

Văzând pământul ce se apropia repede, mult mai repede decât în salturile de instrucţie cu paraşuta, am luat poziţia de aterizare. Picioarele întinse, să simt solul cu vârful degetelor şi cu mâinile la fel întinse apucând hamurile suspantelor spre a mă trage rapid în sus la contactul cu solul, aşa cum teoretic învăţasem.

Aiurea … Buşitura de pământ m-a făcut grămadă. Noroc că eram pe un teren agricol cu pământ afânat, o cultură de sfeclă de zahăr.

Paraşuta căzută şi ea într-o parte se plie repede spre pământ şi cu uşurinţă am reuşit să declanşez închizătorul şi să ies din hamul ei.

Din cauza rotirii ameţisem mai ceva decât în lanţurile de la bâlci. Pământul se rotea, se rostogolea şi marginile orizontului ajungeau parcă deasupra mea, într-o parte sau alta, ca într-un uriaş balansoar.

Au trebuit minute bune ca să îmi revin şi să mă pot ridica de jos.

Apoi am strâns paraşuta, am oprit o maşină şi am plecat spre ai mei să dau seama ce am făcut.

Dar ştie cineva ce am făcut?

Zburat din cer

Zeii hotărăsc …

Povestea cu Adam şi Eva, şarpele şi mărul, este nebuloasă.

Adică, Adam nu avea voie să muşte din măr. Care măr? Cel din pom? Cel din ţâţele Evei sau fructul oprit. Atunci de ce i-a mai rupt Dumnezeu bietului om coasta?

Drept, nedrept, fu pedepsit. Cel atotputernic l-a izgonit din cer. Ajuns pe pământ în fundulețul gol, fără dulcile poame din rai, având belea pe cap şi pe cea ce-l băgase în belea, ce era omul să facă. S-a descurcat şi fără rai, dar şi cu … mere.

După milenii, altă poveste nebuloasă lovi un urmaş al lui Adam:

Izgonit din cer, drept, nedrept, pedeapsa a contat.

Ce contează: De ce? Pentru ce? M-a „zburat din cer" şi gata.

Acum, la o jumătate de veac, neavând altă treabă mai bună de făcut, incitat şi de un cuvânt ca „politruc" citit undeva pe un „site" de Internet vin, cu cunoştinţele acumulate de-a lungul timpului, cu experienţa de o viaţă şi de viaţă şi de-abia acum îmi pun întrebări:

Iau o coală de hârtie şi scriu: De ce m-au „zburat din cer"?

– Pentru lipsa calităţilor de zburător?

– Pentru hârâiala dintre piloţi şi politici.

– Sau pentru că ţara nu mai avea nevoie de piloţi.

După ce s-au scos pe bandă, sute şi sute de piloţi anual, acum, sub impuls străin, desfiinţând „aviaţia de asalt" erau prea mulţi piloţi.

– Uite, eşti al 51-lea. După ce îi rezolv pe aceştia, … îmi spune şeful aviaţiei, la care am ieşit la raport ca să îmi dea drumul la zbor.

Şi i-a rezolvat trecându-i în rezervă. Pe la colective agricole, pe la primării şi industrii locale, iar cei mai norocoşi la aviaţia utilitară, viitoarea pipinieră de piloţi pentru Tarom. Fiecare cu soarta lui.

Probabil ca în matematici: Combinând una cu alta luate de „n" ori, plus soarta, pentru mine a rezultat: **zburat din cer** …

Câte site te-au cernut?

Am fost pilot bun? … Închei, întrebând pe cel din faţa mea.

Pilot „bătrân" responsabil în meserie, fost instructor de zbor, om corect în aprecieri, nu mă măguleşte minţindu-mă din falsă politeţe:

– Da, ai fost bun. Ci mă surprinde cu o întrebare:

– Ca pilot, câte „site" te-au cernut?

– Cum adică?

– Instructorul tău de la planorism, primul tău instructor, te-a trimis acasă sau te-a învăţat să zbori planorul?

– Aha! Am priceput. Stai să vedem:

– Ce să vedem? Gândeşte-te singur şi singur răspunde-ţi.

Aşa că stau şi mă gândesc.

Am făcut curs teoretic de aviaţie? Făcut! Examen dat? Dat şi luat! Deci primul ciur.

Planorul „Icar" zburat? Zburat! Trecut apoi pe „Baby"? Trecut!. Al doilea ciur.

Motorul la Ghimbav pe fâşneţul Klem-35 cu renumita şi apreciata instructoare de zbor Drăgescu Mariana, iar „eseiajul" cu exigentul Goşman, şeful de pilotaj.

Dar brevetul de pilot sportiv? Nu sunt tot atâtea cerneri prin ciur?

Faza I-a în Şcoala militară m-a cernut … Am căzut să zbor Nardiul şi apoi Iak-11 şi nu pe „coteţ", adică la bimotor.

Şi Nardiul, el însuşi era o sită care cernea.

Cernea că atunci când picai, picai direct „tuflit", pe spate …

Prin atâtea site şi ciururi în fine sunt avansat locotenent şi brevetat pe Iak-11 ca „Pilot de vânătoare".

Apoi „cernerea" repartiţiei la terminarea şcolii militare. Sunt printre cei şapte piloţi trimişi la unitatea, prima, întâia, de pe graniţa de Vest, la reactor, la Iak-23.

Sunt cernut deasemeni şi la trecerea pe avionul Mig-15.

M-a „cernut" mai târziu şi Comandantul de regiment, care vroia să vadă ce poate „politrucul-pilot" al său.

Şi ultima „cernere" a făcut-o Mig-ul în vrie, provocându-mă.

Catapultare reuşită …

Cazierul de politruc-pilot

– Şi la aterizare o explozie de cauciuc ...

– Aha! Pusă-şi o bombă?

– Nu! Am pus frână. Apoi cum ţi-am spus, catapultarea ...

– Şi numa pentru o capapu, catapu ... cum zâseşi, te?

– Nu! Că a mai fost şi o ciocnire la sol, când îşi băgă unul avionul în faţa mea. Motorul mergea. Şeful ţipa. Eu nu am mai avut răbdare şi am rulat, frâna n-a ţinut, şi am intrat în el.

– Eşti mare şefu! În cazier ai multe. Frumos cazier !.!.! Eu doar ici, colo, câte un amărât de portofel.

– Şi cât ziseşi că ţi-a dat?

– Nu mi-a dat. Mi-a luat. Mi-a luat dreptul de a mai zbura.

– Şi aci cum ajunsăşi?

– M-a deconspirat unul într-un ziar al aviatorilor. Un articol ilustrat cu stea, seceră şi ciocan, zicând că am fost „politruc” mare ...

Durerile naşterii … dar şi avortul

Luau fiinţă regimente noi.

Se năştea noua aviaţie românească modernă, reactivă.

Vechii piloţi, cu ore de zbor la activ, căliţi în război, cunoscători în arta conducerii, au fost înlăturaţi politic. Nu erau de încredere.

Cei puţini rămaşi erau pe funcţii inofensive, în timp ce colegii lor „mai viteji”, care avuseseră norocul să doboare în lupte şi un rus, contribuiau acum la construcţia economică a ţării, săpând la canal.

Împărţirea lumii în lagăre duşmane cerea înarmare.

Ieşeau pe bandă piloţi, mai mulţi chiar decât în trecutul război. Din sărăcie, ţara cumpăra pe trenuri de grâne, avioane reactive.

Paradoxal, beneficiarii nenorocirii eram noi tinerii atraşi de zbor. Nu ne interesa de ce, pentru ce, eram atraşi spre planorism şi zborul cu motor, ca apoi să ajungem piloţi militari.

Zburam, zburam.

Şi într-adevăr. Ce era mai palpitant decât puterea motorului în plin la decolare, urcarea la înălţimi, de unde acrobatic, te răsturnai?

Regimentele nou înfiinţate, cu piloţi tineri, talentaţi şi curajoşi dar neantrenaţi prea mult în zbor şi necopţi prea mult la minte, cereau organizare, mână forte, pentru stăvilirea actelor de indisciplină în zbor, indisciplină care omora oameni şi ducea la pierderi de avioane.

Se căuta Comandant de regiment, energic, capabil să ţină în frâu această tinereţe zvăpăiată … Şi s-a găsit.

Născut prin părţile răsăritene ocupate, gonit de acasă de tăvălugul războiului, despărţit de familie, ia de foarte tânăr soarta în piept. Printre oameni străini, se luptă cu viaţa, devine serios, prea serios pentru vârsta lui şi uită să râdă, iar de zâmbit, zâmbeşte, dar rar. Tenace, curajos, cu aptitudini deosebite, a învaţat să zboare şi a devenit un bun pilot în toate condiţiile şi un bun instructor.

Cu Origine socială sănătoasă, agreat de Partid, pilot excepţional, serios şi ferm, la nici 30 de ani a fost numit comandant al uneia din cele mai grele unităţi de aviaţie în formare, pe graniţa de Vest. **

A fost dur, ca şi societatea „dictaturii proletariatului” pe care o credeam normală atunci, pentru că nu cunoşteam alta.

A întronat disciplina, ţinând în frâu abaterile. Actele de indisciplină ce nu au fost cunoscute sau nefinalizate prin evenimente, nu s-au pus la socoteală. A avut şi noroc. Nu a avut evenimente de zbor.

Conform principiului „întrecerii socialiste”, cel care nu avea premize sau evenimente de zbor, era considerat un bun comandant.

De aceea catapultarea, l-a făcut pe Comandant de a prinde pică pe „politrucul” care i-a produs în unitate un eveniment de zbor.

Ce conta că pilotul a devenit „politruc”executând un ordin.

Aşa erau timpurile atunci. Aşa se judeca atunci.

Aşa a judecat şi Comandantul atunci. Şi alături de celelalte motive de conjunctură … A luat hotărârea pe care a crezut-o dreaptă:

Oprit de la zbor …

Desen pag. 253– Afară politrucule

** *Aviaţie în România trebuia să existe indiferent de regimul politic. Oamenii pasionaţi de zbor, care s-au impus prin activitatea lor, au ajuns cadrele conducătoare ale aviaţiei. Politicii i-au folosit pe aceşti oameni. Dar ei nu au servit un partid sau un regim. Ei au servit cum au jurat, ţara.*

Viață la ATNA **

Din vârf la bază

Mai iau o coală de hârtie şi continui … De ce? „zburat din cer”.

Apoi încă una şi încă una ...

La ce folosesc acum întrebările? Hai mai bine să văd urmările.

Cerul este plin de păsări, ce contează că una a fost împuşcată? Ea a căzut şi gata. Viața merge înainte. Dar ea, pasărea rănită, care nu va mai putea zbura, cu toate că aceasta i-a fost chemarea?

Dar tânărul, aeromodelist, planorist, motorist, intrat în armată din pasiunea pentru zbor, care este pe drept sau nedrept alungat din cer?

Este acum la „Îndepărtată”. Se uită cu mâna streaşină, după avioanele care trec unele după altele spre aterizare. După foştii lui colegi, unii mult mai slabi în calități de pilot ca el.

Mintea înțelege oprirea de la zbor, dar inima nu vrea, nu poate să înțeleagă, nu poate să accepte, dar ce poate face?

Devine posac, închis în sine, o figură ştearsă, cel de la bază.

El nu este ca ceilalți, care nu au zburat şi care au altă specialitate.

El a fost zburător pe acest aerodrom. El este opritul de la zbor.

Duce în spate o vină. A distrugerii unui avion.

Dar este oare vina lui? Este vina numai a lui?

Iau o nouă coală ... Dar la ce foloseşte?

Viața s-a scurs şi fără zbor … Rup foile şi le arunc la coş.

Dar întrebarea totuşi rămâne: **De ce?**

** *ATNA – Asigurarea Terestră a Navigației Aeriene, subunitate în compunere la Baza de Deservire Aerodrom. Pentru asigurarea zborului fără vizibilitate, avea următoarea schemă de organizare şi dotare:*
Punct de Radioaducere Îndepărtat.
Dotat cu o Stație de Radioaducere şi un Goniometru Automat.
Punct de Radioaducere Apropiat, dotat cu o Stație de Radioaducere.
Formațiunea de iluminare pistă. Având în dotare balizajul de aerodrom (mai puțin balizajul fix al pistei) şi Proectoare pentru aterizare

Sunt confuz

Femeia privea tâmpă, cu ochii ce îi pendulau insistent, de la o ureche la alta, pe figura omului de lângă mine.

Îmi venea a-mi bag degetele în ochii ei. El însă privea impasibil.

În cei aproape 40 de ani scurşi de la gravul eveniment de zbor, se obişnuise cu privirile de curiozitate tâmpă, a unor oameni limitați oarecum intelectual, de al privi insistent, în desfigurarea lui.

Probabil că se obişnuise şi nu îl mai deranja.

Unde era ofițerul tânăr, chipeş de altădată, pe care la baluri sau chermeze, îl evitam de a-i sta alături, pentru că fetelor le fugeau ochii după înfățişarea şi alura lui de sportiv, pe mine eclipsându-mă.

Acestui om cu nume de meseriaş şi prenume de floare, soarta i-a dat incomensurabile suferințe şi l-a făcut martir.

Sumedrea şi Croitoru, cu căştile de zbor în mână, în drumul lor spre avion au trecut pe lângă mine.

– Ce faci măi Costică? … Mă întreabă unul.

– Bine! … Mormăii eu scurt şi nepoliticos.

Cu spatele la ei, îmi vedeam de treburile mele de slujitor al zborului, şurubărind la un autoproector de aterizare, răspunzând duşmănos, parcă ei ar fi fost vinovați de soarta mea.

Eram aruncat conform obiceiului timpului la „munca de jos.

Din funcția de Ofițer cu paraşutajul pe divizia din Vest, eram trântit şef „Punct Radionavigație Indepărtat”, ultimul loc de încadrare ca ofițer în statul de organizare în aviație, ca pedeapsă pentru că având absolvit un curs politic, refuzasem o nouă încadrare politică ca Şef de club de garnizoană.

În noul loc de muncă, nu eram nici ofițer de administrație, nici transmisionist sau cu alt însemn de armă, ci aviatorul, fostul pilot, opritul de la zbor, pentru că a catapultat.

Au treacut ani de muncă, până când colectivul de slujitori ai pistei să mă recunoască aparţinând lui. Şi asta numai în urma atestării ca un bun cunoscător a tehnicii de ATNA, pe care o exploatam.

Pe aerodromuri întotdeauna a existat o rivalitate bine ascunsă între cei ce erau serviţi şi cei ce trebuiau să îi servească, iar eu eram un scăpătat al celor ce trebuiau serviţi, al piloţilor. Trecerea dintr-o asemenea categorie în alta nu se făcea peste noapte. Trebuia să acumulezi în tine invidie pentru aceasta. Era invidia săracului asupra bogatului, a servitorului asupra stăpânului, a celui de la norma de hrană de 3200 de calorii faţă de cel de la 6500 de calorii.

Această invidie normal că nu era dreaptă, dar totuşi a existat.

În timp sentimentul mi s-a transmis şi mie o dată cu obişnuinţa la noua comunitate, la care s-a adăugat şi cel personal al fostului pilot faţă piloţi, dându-mi destule motive, de a răspunde cum am răspuns:

– Bine! Mormăii eu scurt şi nepoliticos.

Îmi vedeam de treburile mele, ca delegat la zborul de noapte.

Pregăteam puternicele proiectoare aeriene APM-90 destinate pentru iluminarea lungului pistei la aterizarea pe întuneric.

Mă găseam astfel aproape de buzunar, locul din capătul pistei unde erau parcate avioanele ce participau la zbor.

Escadrila ce îşi desfăşura activitatea, era dotată cu noile avioane supersonice Mig-19, având 2 motoare, ce făceau un zgomot infernal când erau băgate în plin pentru decolare pe pista mare.

Nici cele care la linia de avioane porneau motoarele nu erau mai liniştite. Şuieratul lor strident şi pătrunzător sfredeleau creierul, iar noi ăştia auxiliarii, nu eram dotaţi cu căşti antifon.

În acest obişnuit fond zgomotos de aerodrom, o bubuitură puternică ce nu putea fi confundată cu „spargerea” zidului sonic, m-a făcut să privesc spre pistă. Un avion ce de-abia întorsese în rulajul său spre buzunar, era cuprins de incendiu, iar din el o umbră cuprinsă de limbile flăcărilor a sărit şi fugea împleticindu-se, spre a se îndepărta.

Paraşuta ce era înhămată sub fundul pilotului se bălăngănea încolo şi încoace, împiedicându-i fuga. Clapele paraşutei comandate de sfoara ce lega declanşatorul ei de avion, s-a deschis, iar mica paraşută extractoare, sub acţiunea arcurilor de autodeschidere, imediat s-a umflat trăgând husa de pe paraşută.

Pilotul alerga nesigur pe paşii lui, probabil ameţit de explozie şi de arsurile asupra ochilor, trăgând după el ca o lungă trenă, paraşuta depliată, ce îl frâna în sprintul lui disperat. Din sens invers, un grup de oameni, piloţi, tehnicieni şi soldaţi, ignorând pericolul unei noi explozii, alergau în întâmpinare. Primii ajunşi îl prind pe pilot de sub braţe sprijinindu-l în alergare, în timp ce alţii apucând de paraşuta desfăşurată o trag fugind cu ea, spre a uşura efortul pilotului.

Priveam stupefiat cele ce se petreceau la nici 100 de metri de mine, când o explozie puternică cu o flacără alb-albastră s-a produs.

A explodat butelia de oxigen.

Vibraţia undei de şoc, sau poate sperietura, i-a făcut pe salvatori să sprinteze şi mai puternic, dar puterea distructivă a exploziei nu i-a mai ajuns. Erau destul de departe.

Intervenţia acestor inimoşi salvatori, înfruntând pericolul iminent, în luptă cu secundele, au salvat viaţa pilotuilui.

Urcat într-o maşină de tractat avioane, aceasta a pornit în viteză spre infirmeria unităţii.

Cei care au fost în apropiere spuneau că pilotul nu mai avea faţă. Pometii obrajilor, nasul, urechile erau roşii şi tumefiate de la flăcările care l-au lins. Mâinile de asemeni arse, pilotul neputându-se folosi de ele. Se mirau că ochii fără gene şi sprâncene i-au scăpat neatinşi.

De avionul care ardea s-a apropiat maşina de pompieri care, cu tulumbele de spumă activă, şi-a făcut datoria.

Mai târziu s-a aflat că accidentul a fost provocat de o defecţiune de construcţie a rezervoarelor de petrol care permiteau acumularea de periculoşi vapori de carburant.

Atunci, pentru prima dată de la oprirea mea de la zbor şi pentru scurt timp, am avut sentimentul de uşurare că nu mai sunt pilot.

Banii, norma de 6500, cât şi mândria apartenenţei la elita aviaţiei, nu acopereau riscul la care era supus pilotul.

Zborul s-a oprit câteva zile, apoi evenimentul a trecut în uitare.

La fel ca şi tânărul şofer care văzând un grav accident auto se opreşte, priveşte consternat şi impresionat, pleacă cu viteză mică şi două trei zile conduce moderat cu prudenţă, după care uită accidentul, uitând şi piciorul pe acceleraţia maşinii.

La cei tineri, pasiunea este mai puternică decât trecătoarea frică.

După aproape o jumătate de veac de la eveniment, îl reîntâlnesc pe acest om, pe care, după trăsăturile feţei ascunse de multiplele cicatrici, nu îl mai pot recunoaşte. Doar ochii i-au rămas aceiaşi. **

În cartea „Aerodrom şi cer" scrisă de talentatul publicist de aviaţie Ioan Cherecheş, se redă martiratul acestui om:

„ ... Organismul nu mai putea primi anestezic fără risc.

Fostul pilot de vânătoare a cunoscut culmea durerii vreme de doi ani. Când trebuiau înlocuite bandajele, urla până îşi pierdea vocea. Mintea îi balansa între conştienţă şi inconştienţă.

Intuind prin ce trecea bolnavul său, doctorul Zoltan, cu migală şi tact, îl îndemna să reziste. Ştia că omul are o limită şi că nu îl puteau ajuta decât vorbele bune şi încurajatoare. În taină, îl pregătea pentru etapa grozavă care trebuia să urmeze.

Când au început transplanturile, trupul i-a fost jupuit de viu.

Unele se prindeau, iar altele nu. Totul era numai durere.

Cu răbdare şi migală, doctorul i-a modelat buzele, nasul, pleoapele, urechile şi i-a înlocuit tendoanele degetelor.

Cu bisturiul a retuşat ceea ce era de prisos.

O Golgotă pe care Viorel Croitoru a urcat-o cu încrâncenare.

Când, după doi ani, a părăsit spitalul, arăta cât de cât a om ..."

Acum, după atâţia ani, închizând pleoapele, mai revăd cu ochii minţii explozia alb-albastră a avionului şi mă cutremur gândindu-mă că puteam să fiu eu în acel avion, ars de viu şi nu mort.

Şi atunci de ce să regret că am fost oprit de la zbor?

Pe de altă parte privesc la comandorii, generalii, la cei din aviaţia civilă, foşti „piloţi grei", care şi-au încheiat cu succes cariera de pilot ieşind la pensie şi … sunt invidios. Invidios că nu sunt şi eu ca ei.

Dar nici pe ceilalţi ce au căzut nu-i pot uita …

De aceea unele pasaje din carte sunt confuze.

Pentru că şi eu … Sunt confuz.

*** Fire dârză, a urmat Facultatea la Timişoara, devenind inginer. A lucrat în Aviaţia Utilitară la Băneasa, completează într-o notă în corectura cărţii, Comandorul inginer Roman. Potopea.*

Un zbor de noapte

Avionul abia a ţâşnit din spargerea în sus a plafonului compact de negri nori. Aparatele de bord devin mai luminoase în baia razelor de lună plină. Pilotul, mai relaxat acum, îşi poate dezlipi ochii de pe ace şi cadrane, de pe macheta de avion a giroorizontului şi poate privi fascinat cerul înstelat, cum mulţi pământeni nu îl pot vedea.

Raportează staţiei spargerea plafonului, cerând totodată elemente de dirijare. Primeşte şi zboară pe Cap compas zero, spre Nord.

Motorul toarce molcom, de-abia auzit în linştea stratosferei. Acele aparatelor, oscilează inperceptibil în dreptul cifrelor normale.

Limba aparatului de radionavigaţie ARK, deviază uşor şi constant într-o parte. Acul indicator este legat cu un fir invizibil de unde herţiene, de staţia de radioaducere Îndepărtată, din capul pistei, „de casă". Oriunde te-ai afla, luând la aparat „0" grade, botul avionului este îndreptat spre staţia care emite. Acest aparat în mâna pilotului este ca bastonul în mâna orbului, cu el găseşte drumul către casă.

În căşti, conversaţiile radio se întretaie. Comenzile, rapoartele se succed neîncetat, dând viaţă eterului. Urechea pilotului, ce este îndelung antrenată, selectează numai mesajele care îi sunt destinate.

– 333, Para control …

– Para, 333 te aud bine.

– Păstrează „cursul" un minut apoi intri pe o … şi legătura radio se întrerupe brusc la mijloc de frază. În căşti nu se mai aude nimic.

O apăsare pe butonul de emisie confirmă funcţionarea.

– Para, 333 nu te mai aud … Nimic.

O privire pe tabloul de bord arată că nici acul ARK-ului nu mai indică spre spate, spre „casă". Acum se învârteşte dezordonat, haotic.

Cu o mişcare scurtă, pilotul trece comutatorul aparatului de pe staţia de radioaducere Îndepărtată pe cea Apropiată. Acul aparatului continuă să se învârtească dezordonat. Secundele trec greu. Minutul cât trebuie păstrat Cursul se apropie de sfârşit. Ce fac?

Cerul este înstelat şi plafonul compact de nori, luminat de razele de lună, apare ca o plapumă albă pufoasă. O dată intrat în el însă devine întunecat şi pilotul trebuie să-l înfrunte. Unde sunt? Mă apropii de hotare? Fac viraj de 180 de grade abandonând misiunea?

Sunt întrebări la care pilotul trebuie să răspundă cât mai grabnic şi hotărât, dar mai ales să acţioneze. Avionul mănâncă lacom spaţiul.

Timpul în secunde se lăţeşte, se dilată incomensurabil, aşteptarea devine o veşnicie. Totuşi îşi păstrează calmul şi acţionează auto-controlat, ca un pilot antrenat, cu mii de „ore de zbor la activ".

De la primirea ultimului ordin radio au trecut 30 de secunde. Se hotărăşte să aştepte scurgerea şi a celorlalte 30 după care va trece pe frecvenţa de radio-legătură a aerodromului de rezervă.

Mai sunt 15, 12 secunde, deodată radioul reînvie în căşti:

– 333, Para, control.

– Para, 333, te aud bine.

– Intră pe curs 270 … Măi Loţi, a fost doar o pană de curent.

Acul indicator ARK îşi revine şi el rotindu-se, arătând „casa".

În acest timp, la Zebră la Punctul de comandă, la staţiile UUS de radiolegătură cu avioanele, la balizajul pistei, la punctele de radionavigaţie de la Îndepărtată şi Apropiată, la centrala electrică a aerodromului, la depozitul de carburanţi, la staţiile de radiolocaţie… la imensitatea tehnică a aerodromului, zeci şi zeci de oameni, operatori, radiotelegrafişti, electromecanici, electricieni, trebăluiesc grăbiţi în bezna nopţii, pentru a porni grupurile electrogene, surse de curent de rezervă şi a reda viaţa aerodromului cuprins de întuneric.

Acum se vede munca acestor oameni.

Aceştia sunt aviatorii. Acest furnicar de oameni dăruiţi muncii.

Tehnicieni la avioane, specialişti pe grupe de aparatură, şoferii la autospeciale şi cisterne, operatori pe tot soiul de radiostaţii, electro-mecanicii pe grupuri electrogene, magazionieri, furieri, santinele, bucătari şi ospătăriţe, toţi cu atribuţiile şi responsabilităţile lor.

Toţi au dreptul de a se numi şi mândri că sunt „aviatori".

S-a dus vremea când puneai avionul cu coada în căruţă, îl scoteai undeva pe un câmp sau izlaz, porneai motorul şi târ, târ … zburai.

Azi, fără „**Aviatori**" aerodromul nu ar putea trăi.

Iar „**Piloţii**" nu ar putea să zboare.

A doua dragoste, gândind la prima

Oprit de la zbor, dat jos de la Divizie unde mă cocoţasem ca paraşutist, mă trezesc numit „Şef Punct Radionavigaţie Îndepărtat".

Mai cochetasem eu cu electronica, pasionat de ea, când punând bazele unui radioclub militar, mă pregăteam să devin radioamator.

Noaptea pe unde scurte, profitând de reflexia undelor herţiene, de straturile ionizate, în telefonie şi mai ales în telegrafie, aveai o lume în faţă, ca acum pe Internet. America, Oceania, Polul Nord sau Sud erau în căşti. Dar pentru aceasta trebuia învăţat radioelectronică, alfabetul morse, codul Q şi câte şi mai câte.

Cu un buzer, un bâzâitor de ton, un fir întins între două blocuri şi două manipulatoare, ti, ti, ta .. şi ta, ta, ti, învăţam morse. Instalaţia se dovedi însă a fi un emiţător neacordat, care bruia în ritm de morse toate aparatele de radio învecinate, ale blocurilor de lângă aerodrom.

Dar pocinogul, argumentul, pentru interzicerea activităţii de radio-amatori în armată, avea să vină de la nişte profesionişti.

Elevii şcoli de radiolocaţie, din mai multe emiţătoare casate, cu pricepere şi talent, au reuşit să facă un emiţător bun.

– Bun, bun, dar cum ştim că este bun?

– Îl probăm. Pornim şi intrăm în emisie.

După vreo două ore în care cu YO5-kix au stabilit legături cu un englez, japonez, eschimos şi mai ştiu eu cu cine, o bătaie în uşa încuiată îi deranjează. Doi secu … de la „ascultare" aduşi de antena radiogoniometrului de pe autoturism, până la piraţii radiofoniei.

Rezultatul? Interzicerea activităţii de radioamatori în armată.

La Îndepărtată nici nu trec bine pragul, că staţia de radioaducere de medie putere, care acoperea în telegrafie pe unde medii, jumătate din ţară, iar în fonie un sfert, (similară cu radio Craiova care ani de zile a lucrat cu o staţie asemănătoare) se defectează.

Notă telefonică la Bucureşti şi a doua zi soseşte depanatorul.

Ca un doctor, consultă pacientul şi apoi grăieşte:
– Vă rog o jumătate de găleată cu benzină şi puţin ulei.
I se aduce ce dorea. Îşi suflecă mânecile cămăşii, desface de la staţie un grătar, îl spală în găleata cu benzină, îl bagă la loc şi spune:
– Cuplează înalta ... Apăs pe buton şi staţia porneşte.
Înalta tensiune cuplată, staţia intră în regim de funcţionare, în emisie, zicând „ti ti ta, ti ti ta”, în telegrafie, spre bucuria piloţilor care acordându-şi ARK-ul pe frecvenţa cunoscută şi recunoscînd semnalul de aerodrom, vin cu voioşie acasă de oriunde ar fi ei.
Îi confirm pe document lucrarea şi remedierea defecţiunii, adică un fel de cum ar fi când îţi intră un străin în casă şi îţi spune:
– Nu vă supăraţi! Îmi daţi o cârpă să vă şterg praful?
Venise omul de la Bucureşti să ne spele filtrul de aer.

Pasionat de electronică, am intrat până „în coate” în aceste staţii.
Cu lămpi, „mari” cât o damigeană, altele mai mici dar de putere, cu luminile lor albăstrui-violaceu, cu circuitele lor electric-oscilante, care trebuiau reglate pe etaje, ştiinţific, după indicaţiile aparatelor sau empiric, privind becul cu neon, legat undeva de tavan cu o sârmă şi care se aprindea, după cum era puterea de emisie în antenă.
După un timp, şeful, pe linie de protecţie a navigaţiei, îmi spune:
– Costică, nu vrei o vacanţă la mare?
– Mănânci calule ovăz?
Şi mă duc şeful cursului de pregătire a ofiţerilor de ATNA, să îi învăţ eu aviator, tehnica din dotare, pe unii care erau transmisionişti.
Ba l-am învăţat şi pe viitorul meu şef. Nu pricepea o iotă, dar avea o calitate extraordinară. Nu se băga unde nu se pricepea.
O staţie, tehnologie nouă, pe tranzistori, şi care a funcţionat mult timp fără probleme era Goniometrul automat pe UUS.
Un tub catodic cu o desfăşurare radială arăta direcţia din care o staţie radio de pe avion emitea. Corectând această direcţie cu 180 de grade se obţinea „Capul compas” ce se comunica pilotului.
Mai complicată era însă reglarea indicaţiilor pe direcţii, din 30 în 30 de grade şi a căror eroare nu trebuia să depăşească în total 3 grade. Cu toate că era treabă de specialist, pentru mine autodidact, nu era o problemă până într-o zi când a început circul:

– Raportez: Goniometrul dă erori.
Reglez goniometrul ca la carte, ca după o săptămână:
– Raportez: Goniometrul dă erori.
Reglez din nou, iarăşi raportez, iarăşi reglez. Din săptămână în săptămână. Vine şi de la Bucureşti, reglează, ca după altă săptămână acelaşi cântec: Raportez Goniometrul dă erori.
Stăteam în faţa lui şi priveam, gândind: Ce Dumnezeu o avea?
La vreo 50 de metri, soldaţii de la diribau (construcţii) care ridicau o clădire, făceau gălăgie. Privind la ei „îmi cade fisa”.
Clădirea. Clădirea este de vină. Până nu a început construcţia, Goniometrul funcţiona normal. O dată cu ridicarea zidului se „ridicau” şi erorile. Undele reflectate de zid veneau invers.
Am mutat staţia şi astfel am înlăturat erorile.

Sâmbăta după amiază acasă, mai o baie, o treabă sau un rummy, când vine vecinul şi colegul meu de ATNA şi mă invită până la el.
– De ce? Întreb. Mă duce în faţa aparatului de radio şi îmi zice:
– Ascultă!
– Ascult, ce-i?
Cineva cânta de mama focului cântecul Marina-Marina, la modă în acea vreme, dar fără acompaniament muzical. În fine „mă prind”, ne urcăm pe biciclete şi pedalăm cale de vreo 10 Km până la staţia Îndepărtată ca să băgăm un soldat la arest.
Se făcuse asistenţă tehnică la emiţător şi omul vrând să îl încerce, a băgat microfonul şi a început să îşi etaleze talentele sale vocale, pe o suprafaţă cât un sfert din teritoriul României.
Cred că pasiunea aceasta pentru electronică şi electrotehnică mi-a acaparat viaţa, uitând de mine şi de interesele mele personale.
Vorba soţiei mele:
– Te-ai înmormântat la ATNA.
– Da! Dar îmi plăcea.
Iar avioanele zburau trecând în panta de aterizare la 500 de metri pe deasupra Îndepărtatei, unde un om, din când în când, lăsându-şi treaba, cu mâna streaşină la ochi privea la dragostea dintâi, închipuindu-se pe pistă, cu regretul că nu poate şi el să spună:
– Para, sunt 762, permiteţi decolarea …

Serpentine de viață

– Spune-mi! Când cobori cu maşina de la Predeal spre Braşov, pe unde o iei? Îl întreb pe amicul meu, mare şef la „circulație."

– Cum pe unde? Pe serpentine. N-ai pe unde.

– Cum ai spus?

– Pe serpentine, măi tată, că nu ai pe unde prin altă parte.

– Greşeşti amice, nu pe serpentine.

– Cum nu pe serpentine. Dar pe unde?

– Pe curbe periculoase!

– Tu te-ai tâ …!

– Nu. S-a tâmpit milițianul tău.

Toată tehnica ATNA era pe maşini.

Pe autocamioane, autospeciale sau cum vreți să le spuneți. De la balizajul mobil al pistei, proiectoare, grupuri electogene, până la autostațiile radio de la Îndepărtată, Apropiată. Maşini mari, motoare de putere, multe roți şi punți tractoare, pentru „terenuri grele".

După perioada de instrucție a recruților, începea târguiala. Şi mă alegeam cu şoferi, conducători auto, cu carnet de conducere luat cu 3–4 luni înainte de recrutare. Maşinile tale stau … era argumentul.

Aruncat la ATNA, am devenit „Conducător hipo călare".

Am învățat să călăresc, să conduc calul , mai ales să „bat şeaua", cu băşici pe fund şi am luat drumul spre îndepărtată, pe poteca de pe arătură, pe linia dreaptă a stâlpilor de telefon, care marcau axul pistei.

Apoi am avansat la maşină. Botezul l-am avut pe un „Ford" atât de vechi încît intra şi ieşea singur din viteză, fără a apăsa ambreiajul.

De opt ani de când eram la ATNA, am condus multe tipuri de camioane, pe şosele şi drumuri, fără permis de conducere auto.

Noroc că i-a venit unuia în minte să ne trimită să luăm carnet.

Milițianul, arătându-mi pe o planşă semnul triunghi galben cu chenar roşu şi in interior cu o linie şerpuitoare, mă întreabă:

– Ce semn este acesta?

– Serpentine, răspund.

– Mai gândiți-vă!

– Serpentine, răspund sigur de mine. Îl ştiu din cât am condus pirat pe la Predeal, Dealul Negru, Feleac şi pe unde a mai trebuit.

– Nu! Curbe periculoase.

Apoi pe lista afişată am constatat că: „Picat la sală".

Îndemânarea de cascador am căpătat-o pe „Pragă", acel camion cu spate uşor, care fugea repede de fund pe drumul desfundat, cu bălți de apă, nici înghețate, nici dezghețate. Dansam făcând piruiete, având grijă să feresc stâlpii de telefon şi să nu iau piciorul de pe accelerația dusă la maxim. Ai redus viteza, acolo rămâneai.

Uneori împotmolit în clisa de noroi, priveam la cei care treceau în zbor spre pistă şi mă căinam. Aşa îți trebuie, dacă soarta n-a vrut să fii pilot. Acolo sus este uşor, nu sunt stâlpi, nu au noroi. Nu vezi cum trec nepăsători pe deasupra ta? Şi nici nu opresc să îți dea o mână de ajutor să te scoată din noroi, atunci când eşti înpotmolit.

– Ioaneee firai să fii … Sunt 762, scoate-mă din noroi!

Dar, Doamne fereşte, să se oprească.

Mai bine ducă-se … pe pistă.

Desen pag. 252 – El pe cai … eu pe cal… putere.

Bucureşti … Cu un Zil, maşină mare, grea, cu remorcă şi mai grea, proiectorul de 150, urcam dealul de la Muzeul Militar Central spre linia de tramvai, urmând apoi la stânga spre Gara de Nord.

Șoferul, unul din cei cu trei luni de când şi-a luat carnetul de conducere, se lupta cu volanul, accelerația, schimbătorul de viteze ...

La intersecție, trage de „covrig", se înscrie în viraj, dar nu reuşeşte să îl termine. Nu i-a ajuns spațiul de virare şi frânând brusc, cu noroc, opreşte la câteva palme de un stâlp. Se opreşte şi motorul.

Cald, fierbinte, motorul porneşte greu. În spate un troleibuz, în fața stâlpul, în stânga tramvaiul şi în dreapta altele. Claxoane, clopote, strigăte, înjurături, adică tot ce trebuie ca să te înnebunească de cap. Soldatul pierdut … Ce era să fac, decât să încalc legea.

Mă urc la volan, deblochez circulația şi conduc în continuare. Tânărul nu mai era în stare să conducă, cu circulația din Bucureşti.

Ați făcut vreodată „chef” cu benzină? Nu vă recomand.

Durerea de cap şi mahmureala după aceea, este mai ceva decât după o zdravănă beție cu bere.

Henschel-ul nemțesc, un masiv autocamion cu o asemănătoare dubă pe caroserie „relicvă a războiului trecut” rămasă pe aerodrom, de la vechii proprietari germani ce au folosit atunci aerodromul, adăpostea o stație radio de emisie de medie putere, pe unde medii, destinată a fi folosită în radionavigație, ca stație de radioaducere a avioanelor la aerodrom.

Stație bună, fiabilă, lucru nemțesc, dar se „defecta” frecvent. Contactorul automat de cuplare a curentului electric, plasat într-o baie de ulei, se bloca frecvent. Reparam, iar se bloca.

Până la urmă am găsit remediul, o pisică.

Pisica prindea şoarecele …

Şi astfel nu mai avea cine să se bage în contactor, atras de căldură şi de mirosul uleiului cald, unde electrocutat şi carbonizat să producă scurtcircuit, întrerupând funcționarea stației, fapt foarte grav, dacă se petrecea în timpul cât avioanele erau în zbor.

Şi mai ales în zbor fără vizibilitate.

Iar maşina, era un mamut, cu un motor care pornea numai la manivela pe care un om nici nu putea să o mişte.

Pornea la coardă, o frânghie legată de manivela de pornire băgată în rac şi la care trăgeau zdravăn trei oameni, un sfert de tură.

Eram singur cu şoferul şi grija era să nu se oprească motorul. Rezervorul de benzină, cu capacitate mică, era plasat sub bancheta pasagerului. Din când în când, cu un furtun şi făcând „sifon” cu gura, trăgeam, benzină din butoiul ce îl aveam în caroserie şi umpleam rezervorul mic. Cu nasul aproape de gura de umplere, supravegheam ca benzina să nu dea pe afară.

Plecat din Bucureşti târziu, ne-a prins noaptea pe drum.

Văzând intrarea unei unități militare, am zis şoferului, trage aici. Santinela, surprinsă de matahala de maşină militară apărută în față, ne ştiind ce este cu ea, a deschis porțile şi am intrat.

Coborât din cabina maşinii, am căzut leşinat.

Mă îmbătasem cu benzină şi nu mai suportam aerul curat.

Trei zile după aceea mi-a trosnit capul.

Pe ordinea de zi, măgarul

Un sentiment nedefinit mă cuprinse. Nu frică, nu greață …

Dar ce?

Prins cu treburi pe pistă la zborul de noapte, m-am aciuit apoi alături de soldați. Dormeam cu fața în sus, participant activ la corul de sforăituri, fără să fiu deranjat sau să deranjez, când ceva greu trecu repede peste burta mea, făcându-mă să sar speriat, lovindu-mă cu capul de plasa de metal a patului cazon de deasupra.

– Ce-i, ce a fost asta? sar speriat.

Unul din soldați, trezit de strigătul meu, răspunde liniştit:

– A fost Chițică, şobolanul …

Într-adevăr, în liniştea nopții, în bordeiul construit sub pământ, aflat în capul pistei de decolare aterizare, se aud concert de chițcăituri venind de undeva de sub patul meu.

– Şi acum ce-i? Întreb eu deranjându-le probabil somnul.

– Ceartă în familie. Îmi răspunde alt soldat, aruncând cu ceva sub pat, făcând astfel să înceteze pentru un timp zgomotul.

Am părăsit bordeiul cu cele şase paturi ale sale, unde servanții de la proiectoarele aeriene, destinate a ilumina pista pentru aterizarea avioanelor noaptea, erau în permanență în alarmă de gradul doi.

Auzi! Chițică cu familia, trăsni-var de trăsniți.

Pierindu-mi somnul, privesc zorile ce mijeau şi o iau încet spre punctul „Apropiat”, al sistemului de aterizare.

La tabără sunt somat regulamentar de santinelă, acompaniat de lătratul haitei de câini, care cu greu mă recunoaşte.

Cei doisprezece câini, cam câte unul la trei oameni, cât revenea statistic, tolăniți pe unde vroiai şi nu vroiai ne deranjau. Toată ziua dormeau. Şi erau aşa de puturoşi că ne întrebam la ce sunt buni.

Un coleg mai „rău” mai „câinos” îşi lustruia zilnic cizmele pe blana albă a unei corcituri de Ciobănesc şi numai o lovitură cu piciorul în burtă, îl făcea să plece alene din fața intrării în clădire.

Ofițerului câinos, fiind ofițer de serviciu pe unitate, într-o noapte îi vine ideea de a face un control „surpriză" la subordonații săi de la „punctul apropiat" şi lăsând maşina cu care venise la distanță, o ia pe jos tiptil, tiptil, fără zgomot, apropiindu-se pe furiş de tabără.

Potăile îl simt, nu îl recunosc noaptea şi în haită îl înconjoară ațâțându-se unul pe altul, să-l rupă. Cel mai agresiv, şi care reuşeşte să şi muşte din carâmbul lustruit al cizmei cu care omul încerca să-i lovească pentru a se apăra, era corcitura albă de ciobănesc.

Că o fi dormit, că n-o fi dormit santinela în post, nu s-a aflat, dar aceasta l-a scăpat pe ofițer din gurile asmuțite ale haitei de câini.

Acum, simțindu-mi prezența şi înştiințat de hărmălaia câinilor, tizul meu Costică se apropie şi îmi raportează un „iaaa" prelungit, aşteptând ca după obiceiul stabilit să scot ceva din buzunar pentru el.

– Ce vrei mă! n-am acum, şi cum nu e convins, îmi taie calea şi începe o explorare spre buzunare. Hai! Lasă-mă că devii măgar, adică eşti măgar, mă încurc eu în termenii, ferindu-mi buzunarele.

Soldatul, mai autoritar, îi dă o palmă peste bot, convingându-l astfel să respecte superiorii, spunând în acelaşi timp:

– Cine-i măgar tot măgar rămâne …

Costică, imediat după ce mă-sa măgărița îl fătase, fusese aruncat într-o groapă pe câmp, unde plânsetul lui disperat de pui părăsit a fost auzit de soldați, care l-au salvat şi adoptat.

Băgat fără ordin pe unitate, în drepturi la popota piloților, în fiecare zi putea fi văzut un soldat care aştepta până primea tainul măgarului, sticla cu doi litri de lapte, pe care apoi i-o turna pe gât.

Şi aşa fusese crescut animalul, răsfățat şi iubit de trupeți, până ajunse cum se spune, măgar mare şi bun de treabă.

Soldatul de serviciu, nu mai căra cu spatele rucsacul cu alimente şi altele, le căra Costică, până într-o zi când veni nenorocirea.

Din ordinul comandantului unității, măgarul a fost predat unuia dintre ciobanii care îl abandonaseră de pui. Mai târziu, cum toate măgăriile se află, s-a aflat şi că, în realitate, fusese vândut de şef, un mare bețivan, pe câteva kilograme de țuică.

Spiritele au început să se agite. Omul care nu era la prima ispravă de acest gen, a trebuit să retragă ordinul şi să plătească țuica.

Costică a revenit în armată.

Comandantul n-a mai fost mult timp comandant. Făcuse o treabă cu rezonanță prea măgărească, la care adăugase şi alta mai, bețivană.

La o mare aplicație cu deplasare pe teren, se făcuse în prealabil „cui" şi a ordonat şoferului să îl ducă în recunoaşterea traseului.

Soldatul, dându-şi seama de situație, s-a învîrtit cu maşina preț de vreo două ore, prin unitate şi printre blocuri, în timp ce şeful moțăia. Deschizând cu greu un ochi şi încă pilit, dându-şi seama că nu este pe traseu, a repetat ordinul.

– Pe traseu mă! Soldatul s-a executat.

– În timp ce aplicația declanşată se desfăşura în toată splendoarea ei, şeful îşi revenea din mahmureală, undeva prin bălțile Brăilei.

– Unde suntem?

– Pe traseu.

– Şi ce căutăm aici?

– Ați dat ordin …

Trecut în rezervă şi alungat din mizeria câmpiilor, s-a aranjat cu greu şi cu pile într-un mare oraş al româniei, ca şef a piețelor, funcție în care se cereau calități deosebite de … ciubucar.

Cele două tabere, Îndepărtata şi Apropiata, erau un loc unde soldații îşi făceau cu plăcere şi autodisciplină stagiul militar.

Satul cu fetele lui aproape, militarii aveau tot interesul să nu se işte probleme care să oprească accesul în sat. O abatere disciplinară era mai aspru sancționată de colectiv decât de către comandant.

Un soldat pusese, sau se pusese, ochii pe nevasta unui sătean. Țăranul cu încă doi vecini care se pare că nu vroiau în apropiere şi pe un al patrulea, considerând că trei sunt de ajuns, îl burduşiră nițel.

– Ce-a pățit soldatul, întreb pe sergentul, şef de tabără.

– A căzut azi noapte pe scări …

– Ale dracului scări, de i-au învinețit şi ochii.

Autogospodăriți, găseai acolo tot necesarul pentru îmbunătățirea mâncării. Grădină de zarzavat, orătănii şi porumbei nenumărați.

Soldații ştiau să gătească porumbeii, iepurii, dar şi altele.

Necazurile avute aici au fost cu fotbaliştii, „mere stricate" şi cu şeful meu care mânca semințe pe.unde nu trebuia şi căruia nu puteam să îi dau trei zile de arest ca la soldați.

Şi ce i-aş fi dat!

Eternul Fotbal

Ordinul comandantului a fost scurt, concis şi represiv:

Cine mai joacă fotbal … îi rup picioarele.

Câteva zile m-am ascuns, ca să scap cu picioarele întregi.

Fugind după minge, eu, politicul escadrilei, l-am depăşit pe inginerul de escadrilă, i-am luat mingea, am şutat cu putere şi ceva a trosnit sub călcâiul meu. La infirmerie s-a constatat că degetul cel mare de la piciorul drept al lui Stelică trosnise.

Comandantul avea dreptate. Eram pe granița de Vest, nu pentru a ne rupe picioarele ci pentru a apăra hotarele.

Ca urmare, fiind pilot (încă nu mă oprise de la zbor) şi având nevoie de mine cu picioarele întregi, Comandantul nu mi le-a rupt.

Fotbal fără tinerețe. Tinerețe fără fotbal … Nu se poate.

Vârstnicul comandant de Bază Deservire Aerodrom, mic, rotund ca o minge, putea fi lesne confundat cu obiectul după care se alerga.

Era pasionat de fotbal, mai ales când băga el gol.

Şi băga! …

Începeam pregătirea sportivă planificată cu „faceți unu; faceți doi", alergam nițeluş, nu prea mult şi nici prea repede, având în frunte pe şef şi să nu obosim, păstrând forțele pentru fotbal.

Jocul începea cu băgarea unui gol.

Gol băgat de … cine credeți?

De Comandant.

Mai jucam ce jucam îndârjiți, până când la un semn al cuiva, mingea se pasa iar şefului, care dribla. Jucătorii din apărarea adversă, alunecau şi cădeau prin părți, iar atacatorul, roşu la față şi radios, şuta, tocmai în partea unde întâmplător nu era portar.

Fericit şi obosit, după câtva timp părăsea terenul.

Încinşi, numai sfârşitul programului ne făcea să abandonăm jocul. Navetiştii la gară şi „silvicii" acasă, la blocurile din pădure.

Şeful cel mare, în aula mare, în plenul tuturor cadrelor unității, ofițeri şi subofițeri, supuse democratic la vot:

Cine-i „contra" să se plătească „n" la sută din soldă, pentru …

Câteva mâini curajoase şi răzlețe mai din fundul sălii, care nu avuseseră prilejul să se exprime, că nu s-a pus la vot ca de obicei, întâi „cine-i pentru", se ridicară acum.

Tot democratic, cu tonu-i caracteristic, uşor zeflemisitor, dar politicos, şeful întreabă:

– Dumneata de ce eşti contra?

– Raportez, pentru că sunt indisci …

– Stai jos, disciplinatule …

– Dar dumneata?

– Pentru că …

– Alt disciplinat.

Alte mâini, printre care şi a mea, se lăsară neputincioase, în jos.

Dintre toți, numai eu aveam motiv temeinic să fiu contra.

Plecam după recruți. Comandantul unității îmi spuse:

– Înainte de plecare treci pe la „General". Ceea ce am şi făcut.

Ordinul a fost scurt:

– Vă prezentați la şeful Centrului de recrutare, să vă dea ceva pentru mine. Ceea ce iar am făcut.

Cu recruții încolonați, cu cuferele la picior, mă duc din nou la şeful centrului de recrutare.

– Dar v-am dat …

– Ce mi-ați dat?

– Fotbalişti.

– Dar ce să fac cu ei?

– Întreabă-i pe şefii dumitale.

La urcarea în vagoane, văzând mai multe sticle date de însoțitori şi rude celor ce plecau, am ordonat: Toate sticlele rămân pe peron.

Ceea ce s-a executat, după ce, duse la gură, au fost repede golite. După plecarea trenului, gălăgia mai mare dintr-un compartiment supra-arhiplin mă atrase.

Înăuntru, un tânăr, înalt, frumos, bine făcut, cu sticla în mînă, prezida adunătura … Iau sticla şi o scap pe fereastră.

A fost primul conflict cu fotbaliştii şi cu „vedeta” lor.
Al doilea conflict, scurt, a fost la repartizarea recruților:
– Ai adus fotbalişti … Îi iei.
Încadrez pe stațiile de la Îndepărtată fotbalişti pe funcții de radişti şi electromecanici.
Adică am pus „mere stricate” lângă cele bune.
Şi încep problemele …
Tartorul lor, vedeta, cel din tren ce fusese cu sticla în mână.
Iau măsuri: La arest.
Imediat sunt chemat de şeful cel mare:
– De ce l-ai băgat la arest?
Pentru că indisci ... dar nu termin vorba că:
– Şi dintre toți indisciplinații dumitale, tocmai pe ăsta ai găsit să îl bagi la arest?
Vorba „bravului soldat Svejk”din cartea cu acelaşi nume a scriitorului ceh Jaroslav Haşec: Dorința Generalului …
Spăşit, m-am dus la corpul de gardă, i-am cerut scuze vedetei şi l-am scos de la arest.
I-am adunat pe toți în cazarmă, am făcut un dormitor special pentru ei şi la inaugurare le-am ținut o cuvântare:
– Sunteți fotbalişti? Vedeți-vă atunci de fotbal, dar la Îndepărtată, Apropiată, în sectoarele companiei ATNA, nu mai aveți ce căuta.
Dacă vă prind, cât sunteți de fotbalişti, vă rup picioarele. Înțeles?
– Dumneata eşti şeful, zic arătând spre vedetă. Cu mine nu mai aveți treabă, vă subordonați direct şefului cel mare.
Mulțumire de ambele părți. Am scăpat de ei, iar ei de mine.
Inițiativa mea a prins, pentru că au fost băgați şi la hrană specială, pe lângă popota piloților şi au făcut armata bătând mingea pe specialitatea scrisă în Livretul militar, de radist.
Şi ce? Parcă nu există şi general de fotbal …
Dar în schimb echipa „Şoimii” a intrat în divizia „C” fiind mândria aviației şi rivalii echipei oraşului.
După „liberare” vedeta a ajuns mare jucător la „Petrolul”.
Iar eu, fost odată candidat junior la vestita echipă UTA - Arad, mă cert cu soția că nu o acompaniez, spre a mă uita la meciuri.
De ce? Să văd cum se fac afacerile?

În război conduşi de neveste

Frumoasa brunetă, dar şi reaua ploieşteancă, roşie la față ca focul, vroia să îmi măsoare spatele cu leațul draperiei.
– Dă cocoană, dă! Zic eu femeii dezlănțuite. Dă! dar lasă uşa deschisă, să vadă şi vecinii, cum sunt bătut în propria mea casă ...
Adevărat! Casa era a mea, leațul de draperie făcea parte din mobila ei, ce sălăşluia nechemată în casa mea. Scandalul era asistat ciorchine de cei pe care soarta îi hărăzise să îmi fie sau să îi fie viitori vecini de bloc. Şi culmea, soțul doamnei cu draperia, ca şi mine, era un paşnic aviator, iar asistența, în majoritate, era soții de aviatori.
Se repartizaseră pentru „cadre” apartamente în noul bloc construit în centrul urbei, lângă palat. Douăzeci de apartamente, noi nouțe, „la cheie”, pentru douăzeci de tot atât de fericiți aviatori.
Şi cum să nu fii fericit ...
Mutat cu vreo doi ani în urmă, în unitatea de aviație din vecinătatea oraşului, nu departe, vreo douăsprezece minute navetă cu trenul, căutam casă, orice fel de casă, numai casă să fie.
Să fie a noastră, patul nostru, dulapul nostru, cum era casa din Bărăgan cu bucătăria, cu mica sobă pe plita căreia mâini harnice de gospodină pregăteau apetisante bunătăți, gustate şi de neaşteptatul venit în vizită ministru Ioniță, care a spus suitei sale însoțitoare:
– Se vede că în această casă sunt mâini harnice de gospodină.
Şi acum pregătea. Dar îşi băga nasul şi câteodată şi lingura proprietăreasa. Băga, lingea, plescăia, iar băga. Puteai să-i spui ceva?
Plimbările noastre prin Buzău treceau musai şi pe la colțul de stradă, de la marginea oraşului, lângă conacul lui Marghiloman, unde ruinele unei case ce sta să cadă ne atrăgea ca un magnet.
Treceam şi visam, visam şi plecam.
Locuiam cu familia în „cameră mobilată”, adică în mobila şi aşternutul altora, că ale noastre stăteau în „Ciulinii Bărăganului”.

Desen pag. 253 – Vis de aviator.

Ultima cameră mobilată, undeva în cartier, dincolo de gară, peste şine, „spaţioasă”, doi-juma pe doi-juma, cu tavanul „înalt” de puteai culege cu mâna pânzele de paianjeni de pe el, avea şi parchet natural, făcut din lut galben, întins cu mâna muiată în apă, bucuria şoarecilor,

Şi a soţiei, căreia îi „plăceau” la nebunie aceste mici şi drăgălaşe vietăţi jucăuşe, ce ajungeau uneori şi pe masă şi prin pat. Noaptea nu închidea un ochi, urmărind şoriceii ce se zbenguiau ca la ei acasă, de fapt unde şi erau. Noi eram străini. Ce mai o plăcere „nebună” pentru orice femeie, când „bombă”: Mi se pune în mână un sfert de coală de hârtie, în care citii cu ochii împăenjeniţi, rândurile redactate cazon:

Tovarăşe căpitan.

Vi s-a repartizat apartamentul nr. ... din ...

Semnat comandant, cu semnătură şi ştampilă.

Nevastă-mea nu îşi găsea pantofii ... eu nu găseam cascheta ... în fine îmbrăcaţi cu ce găsirăm, am fugit iute la adresă ...

Minune, lacrimi, zâmbete, bucurie. Tur dintr-o cameră în alta, fuga la magazin, yală, fuga la ICRAL, repartiţie „legală” şi fuga în Bărăgan după mobilă şi boarfe, încărcate în vagon CFR, pentru a nu ştiu câta oară în viaţa aceasta nomadă de aviator.

Am grijă, corpurile de dulap să nu le mai pun faţă în faţă, să se lupte între ele până la desfigurare, incitate de ciocnirile între vagoane la manevrele din triaje. Le leg fedeleş, spate în spate.

Mulţumit, în aşteptarea vagonului expediat, care va sosi probabil peste o săptămână, mă întorc la „noua mea locuinţă ”.

Scot din buzunar cheia yală, o introduc în butuc, răsucesc, şi tot încerc să răsucesc, dar nu merge.

Scot cheia, mă uit la numărul etajului, numărul apartamentului, mă conving că este corect şi bag din nou cheia, răsucind zgâlţâind, buşind, când brusc uşa se deschide, iar în spatele ei apare o frumoasă cocoană în capod, cu un leaţ de stinghie de draperie în mână.

Mă uit la cocoană, se uită la mine, mai departe nu mai ştiu ... decât că am împins maneta în faţă şi am strâns de levierul de percuţie a cartuşului şi am fost aruncat ...

Pardon, Aceasta a fost la catapultarea din Mig-15. Dar ce mi-e una sau alta ... tot eveniment deosebit. Când mi-am revenit, am spus:

– Dă! Cucoană, dă! Dar lasă uşa deschisă, să vadă lumea …

Ce se întâmplase?

„Oraşul” repartizase „aviaţiei” douăzeci de apartamente, care fuseră repartizate la rândul lor la douăzeci de aviatori.

„Partidul” local, cu mărinimia „aviaţiei”, ne ia un apartament. Rămân astfel nouăsprezece apartamente pentru douăzeci de aviatori.

Aviaţia „niznai”, îi lasă pe aviatori să se descurce.

Incepe astfel „startul” în cursa „cine-i mai iute de picior”.

Am fost şi eu, dar numai cu un picior.

Aveam „repartiţie legală” de la ICRAL, dar nu mai aveam casă.

Faţă în faţă, noi, cei doi colegi aviatori, fără mari afinităţi de certăreţi şi luptători pe fronturi civile eram în război.

Trecând unul pe lângă altul, ne era ruşine să ne privim.

În spatele nostru, conducând ostilităţile strategic şi tactic, dând cum se cuvine ordinele de luptă, erau subofiţerele, adică nevestele.

Linia frontului se muta când pe la Comandantul unităţii, care dădea din umeri, când pe la Comandantul Aviaţiei la Bucureşti care operativ, dădea ordin telefonic pentru fiecare în parte:

– Lasă-l pe „ăla” acolo! Ăla eram ori eu, ori celălalt, după caz.

Iar acasă, planuri de luptă, directive, lacrimi şi ameninţare atomică „Plec la mama”. Parcă nu le ştiţi?

Când problema „miroase” de a deveni curat „război civil”, când deschisesem acţiune civilă la tribunal, pe baza repartiţiei de la ICRAL, suntem chemaţi de şeful cel mare, care acru, ne cuvântă:

– ... vă faceţi de ... în faţa civililor.

– Dar să-mi dea ...

– Eu nu dau ...

– Bine! Hotărăşte şeful. În două săptămâni se mută „cutare” ... Luaţi şi acel apartament, dar terminaţi cearta.

Mobila venită, adăpostită pe holul scărilor, lucrurile pe la vecinii cu inimă bună, aveam destule argumente, aşa că pun două condiţii: Apartamentul nou este al meu şi să mă primească în spaţiu.

Trei luni am locuit şase persoane în apartament de două camere, cu trecere, cu un singur WC şi o singură bucătărie.

Iar de revelion am ciocnit, am dansat, am petrecut, ne-am sărutat, fiecare nevasta, copii şi între noi, apoi ne-am urat: la mulţi ani.

Și nu ne mai venea să ne mai despărţim …

Frumoasa dar şi „reaua" ploieşteancă, până la urmă a divorțat.

– Ce facem cu ăsta? întreabă comandantul.

– De ce? zice locțiitorul.

– Nevastă-sa toată ziua e la mine ... să îl opresc de la zbor.

– Opreşte-l.

Ploieşteanca, lansând bumerangul ambiției şi cel al răzbunării, priveşte năucă, buimacă, rezultatul: Mandatul poştal cu pensia alimentară, venită de la „opritul de la zbor" a cărei sumă acum, este jumătate decât cea de luna trecută.

Iadul cu două motoare

Spațiul acesta închis, în formă de fus, era iadul.

Nu avea cazane, aşa cum îl ştiam. Avea fotolii. Câte două, în părți, despărțite de un culoar. Pe ele stăteau „dracii de elevi".

Singurul osândit la cazne eram eu. Mi se dăduse drumul la zbor.

Într-o zi, prin voia lui Dumnezeu sau a dracului, nu se ştie, intrară ruşii în Cehoslovacia, reabilitându-mă astfel pe mine, figură ştearsă de la ATNA, care de doi ani stăteam, mersi bine în grad. Nu erau funcții disponibile spre a fi încadrat şi avansat.

A doua zi sunt chemat la şeful cel mare, care îmi spune:

– Mâine sunteți la vizita medicală la Bucureşti.

Privind la figura mea nedumerită, probabil tâmpă, îmi repetă:

– La vizita medicală, pentru zbor ...

În trei zile, de la ATNA, am ajuns în „iad", ca Navigator pe Li-2.

Navigatorul pe Li-2 este persoana care, cu o riglă de calcul rotundă DR-2 într-o mână, o riglă cu multe găurele în altă mână şi cu harta României scara 1/500.000, pe genunchi, îi spune pilotului pe unde să o ia ca să ajungă de la Buzău la Bucureşti.

Avionul Li-2 nu este ca reactorul cu care te urci la înălțime, vezi Bucureştiul, pui botul pe el şi sfoară ajungi.

Nu. Li-2-ul în şcoală zbura până la 500 m înălțime, în spațiul necontrolat şi avea nevoie de navigator, mai ales în turele de pistă ce se făceau pentru învățarea pilotajului cu viitorii piloți ai Tarom-ului.

Ce făceam?

Zilnic, în cele 20-30 ture de pistă, decolări-aterizări, motoare în plin, motoare reduse, uruit de convertizoare şi trepidaj de celulă, în cochilia de metal încălzită de soarele arzător al verii, transpirat, plin de apă, ca un burete nestors, mă mutam în acest „iad" de pe un scaun pe altul, moțăiam când mă lua somnul, mă mai uitam pe fereastră, iar moțăiam, într-un cuvânt „fierbeam ca în cazan".

De ce?

În primul rând, pentru că făceam parte din echipaj. Apoi, pentru misia de zbor. Pentru că eram pe „funcție" şi aşteptam avansarea şi pentru că eram prost. Dar atunci atât m-a dus capul.

Patru oameni, comandanți de companie, cu grade de căpitan şi solde corespunzătoare, duceau în spate activitatea unui aerodrom, în timp ce cea mai mică funcție de instructor avea gradul de maior.

Îi drept? Nu, dar acesta era sistemul sărăciei sovietice, importat şi de noi, care plătea nu prin bani, ci prin grade şi decorații.

Eram navigator pe Li-2 şi aşteptam să schimb epoletul cu o stea mai mare, în loc de patru mici. Aşteptam să fiu maior.

Dar aventura mea ca navigator de bord pe Li-2, a avut şi o urmare tragi-comică în familie:

Şefii au hotărât ca de „Ziua aviației" să învite soțiile cadrelor, să le zboare cu avionul. La insistențele mele, a venit şi ea să zboare.

Să vadă şi nevastă-mea cum e cu serviciul meu.

Vară, cald în avion, scuturături, în cele 20 de minute cât le-a plimbat pe deasupra oraşului, a rezistat eroic de a nu cere „punga".

Apoi, mult timp, numai auzind zgomot de motor, fugea la baie.

Vezi nevastă! Asta este munca pe care o face bărbatul tău. Cinci ore în avion. Nu la comenzi, ci în spate, fără rost.

Peste ani, trebuia să plecăm spre America cu avionul. Treceam prin parcul Tineretului, unde erau tot felul de instalații, şi doamna că vrea şi ea în „ringhişpil"*, cu caruselul şi cu vagonetul pe şine.

La început nu am înțeles, apoi mi-am dat seama.

Frica de ce pățise pe Li-2. Vroia să vadă prin comparație, dacă va rezista la zborul voiajului propus.

Acum, plânge după B-747, A-300 şi chiar după BAC-1 11

S-a „stricat" ... la zbor.

Final de aventură aeronavigantă

Alerta „invaziei” de la Praga trecută, tovarăşii şi-au adus aminte de biografia mea nesigură şi m-au oprit de la zbor, lăsându-mă tot navigator, dar în P.C. adică, Navigator în Punctul de Comandă.

– M-aţi oprit de la zbor, ca Navigator, al 4-lea om în echipajul de pe avionul Li-2, cu care nu se poate trece nici Carpaţii şi m-aţi numit navigator în P.C. unde mi-aţi dat pe mână „caroiajul” şi „codurile lagărului socialist, de la Vladivostoc până la Berlin, (coduri secrete care se schimbau din 3 în 3 zile) spun eu mai marelui aviaţiei, la care eram în audienţă, adică „la raport”.

– Noi te cunoaştem încă din şcoală, avem încredere în dumneata.

– Atunci de ce ...?

Vizibil stânjenit, şeful aviaţiei răspunse:

– Aşa a stabilit „Consiliul militar” ...

– Treceţi-mă în rezervă, pe la Băneasa sau Otopeni, funcţie terestră, să fac şi eu ce ştiu, să mănânc şi eu o pâine,.

– Nu se poate că ... (restul nu mai are importanţă)

Dar tot am obţinut ceva:

Le-am arătat că au greşit numindu-mă în P.C.,

Aşa că m-au scos şi de acolo, trecându-mă la „Învăţământ” ca lector de Navigaţie aeriană.

Apucă-te şi reînvaţă acum nene ce ai uitat din şcoala militară: proiecţiile cilindrică, conică, policonică, derive, unghiuri, triunghiuri, înclinaţii, declinaţii şi sisteme de navigaţii ...

Am luat lucrurile în serios, crezând că voi fi de folos, neştiind că eram acolo doar provizoriu.

Partidul, reprezentat puternic în „Consiliul militar”, hotărâse însă să cureţe armata de „elementele indezirabile”.

Desen pag. 254 – Sită-rit de PCR

Ce mai viaţă în PC

Punctul de comandă şcoală avea şi el importanţa lui în sistemul de apărare al ţării. Şcoala putea acţiona asupra ţintelor la viteză mică sau putea primi misiuni de luptă, ca de exemplu căutarea avioanelor „invizibile”, nevăzute de radiolocaţie, ascunse printre dealuri.

– 456, vezi că eşti împreună cu ţinta.

– Oi fi, dar nu o văd.

– Nu o vezi că-i invizibilă. Hai acasă, înainte să te doboare.

Acest P.C. trebuia să fie permanent disponibil de luptă. Şi era. Mai ales noaptea. Regula era următoarea: Cei doi navigatori din tura de 24 de ore, împărţeam pe jumătate noaptea la dormit. Subalternii se împărţeau şi ei pe din două Aşa că întreb:

– Georgică, prima sau a doua? – Cum vrei …

– Mă duc! Răspund. Şi cu mine se duse şi jumătatea mea de tură.

Că m-o fi sculat, că nu m-o fi sculat Georgică, nu ştiu, dar aş fi dormit şi sforăit dus împreună cu jumătatea mea de tură, până dimineaţa, dacă nu m-ar fi trezit un soldat, zgâlţâindu-mă zdravăn.

– Ce-i mă? – Tovarăşul colonel.

– Care colonel? – Şeful.

– Bine! dar e Georgică acolo. – Nu, că nu-i.

– Cum nu-i? – Nu-i, că doarme.

Am sărit ca ars în cizme, pardon pantofi, şi fuga în sala la P.C. Sala pustie. Nici tu navigator, nici tu meteorolog sau radiolocatorist, nici tu planşetişti. Turele împreună cu şefii lor dormeau.

Când comandantul intrase pe uşa din faţă şi soldatul ridică ochii din cartea ce citea şi îl văzu, o zbughi speriat pe uşa de din dos.

Şeful, cu mâinile la spate, privea pe geam afară, la întunecimea nopţii, la ceva ce-i acaparase toată atenţia.

– Să trăiţi! – Bună dimineaţa.

Soldatul, sculă şi pe ceilalţi şi sala începu să se învioreze.

– Alarmă!

Am deschis „Instrucțiunile”, urmărind să nu scap ceva. Am notat data, ora şi cine a dat alarma. Au început să zbârnâie telefoanele, sirena să urle, maşinile să plece la oraş etc. cu tot dichisul.

– Luați un caiet, îmi spuse şeful, şi veniți cu mine, să vedem cum se acționează la alarmă. Se crăpase bine de ziuă când l-am urmat pe şef în biroul său, unde, arătându-mi un scaun, a spus să iau loc.

Mi-a pus în față o sticlă de Cico, o ciocolată şi în timp ce răsfoia nişte hârtii de pe birou, mă întrebă:

– Spuneți-mi, după ce ieşiți din tură, câte zile libere aveți?

Corect era: o zi tură, două zile liber şi o zi program de pregătire de opt ore, care se făcea de obicei la … „fără frecvență”

Aşa că bâlbâii un răspuns amestecat. După o pauză, şeful întrebă:

– Şi trei zile nu vă sunt de ajuns să dormiți?

Iar ciocolata mi-a rămas în gât.

Îmi plăcea să fac interceptări. Vânam zilele când acestea erau planificate şi făceam schimb de tură cu ceilalți colegi.

Agitația aceasta nemaipomenită, urmărirea țintelor pe planşetă sau pe ecranul la distanță al radiolocatorului P-35, dispozitivul IOC, stațiile de radiolegătură cu microfoanele lor şi butoanele de emisie şi mai ales alegerea punctului când puteai spune înfiorat:

– 456, Gaz. Şi auzeai pe pistă uruitul motorului în plin, ca după câteva minute, difuzorul să transmită:

– 456, la 1000 metri, gata de dirijare.

Nu dirijam supersonicele, nu am avut ocazia şi nu cunoşteam procedeele lor de interceptare, dar pe ale noastre le stăpâneam

Pe tubul indicatorului la distanță al radiolocatorului apăreau ca nişte punctulețe fosforescente pale, care se estompau încet, ca apoi la următoarea trecere a antenei peste țintă, punctulețul să apară din nou, dar de această dată deplasat în direcția de deplasare a țintei şi la o distanță proporțională cu viteza țintei.

Când interceptarea se făcea cu avioane de viteză mică, era greu de apreciat atât direcția deplasării, cât şi viteza. Mai mult, eroarea în aprecieri unghiulare şi de viteză, te putea face să ratezi interceptarea.

La aceste avioane nu aveai ecart de viteză care să îți permită să spui: Măreşte viteza.

Trei cisme . . . una-n fund **

Şomajul benefic

Şomajul. Acea sperietoare a propagandei societății socialiste. Racilă benefică, a societății capitaliste. Arată omului că „troaca” din care mănâncă nu este singura „troacă” din care se poate mânca.

Şomajul. Vedem azi, că deschide noi orizonturi.

Pe mineri i-a scos din „orizonturile” lor subterane la suprafață.

Pe alții îi trimite spre noi orizonturi; spre Germania, spre Israel, spre Spania sau Italia şi pe unde s-or mai găsi noi „troci” disponibile.

Şomajul, îl învață pe om că în viață trebuie să lupte, pentru mai bine şi nu să aştepte şi să se mulțumească cu ceea ce i se dă.

Acum nu săriți toți în şomaj, că nu-i o fericire să fii şomer.

Dar dacă te-a lovit năpasta să fii totuşi, gândeşte-te că s-ar putea să ai noroc să fie mai bine. Chiar dacă nu te-a lovit năpasta, dar unde eşti nu-i bine, lasă totul şi fugi în şomaj. Ai multe şanse de mai bine.

Eu, speriat de cunoscuta propagandă, după ce mi-am frânt aripile, nu am avut curajul să le rup cu totul, să fug terestru în şomaj.

Târziu, după ce am ajuns şomer şi apoi am găsit altă „troacă”, am văzut că se poate mai bine, că s-ar fi putut mai bine şi am început să plâng după tinerețea irosită şi timpul pierdut.

Cam bizară chestia cu „troacele” şi cu şomajul.

Atunci să vă spun pățaniile mele din adevărata „trocărie”.

Totul a pornit din vina cumnatei mele Juli, ce nu are nici o vină.

Somnoroasă, întîrziată, avertizată, penalizată, şomajată, plecată şi americanizată, căsătorită şi veți vedea mai departe ce şi cum.

Azi, îşi trăieşte zilele liniştit, nederanjată de nimic, undeva în căldurile toride ale Floridei, pe malul Vestic al Atlanticului, sub aerul rece condiționat al instalației de bloc, aşteptând ciclul anotimpului de toamnă, ce vine cu tornadele lui spectaculoase, distrugătoare şi înspăimântătoare, generatoare de atât de benefic stres.

*** una-n fund. = mod ”onorant” de trecere în rezervă.*

Donna Juliana

Țâr, țâr, țâr ...

– Cine-i?

– Eu, ajuns în ro …

– …, rosti, trântind telefonul, întorcându-se pe invers.

– No, ni! că asta nu-i zdravănă. Zise-i eu pe ardeleneşte.

– Asta-i căzută-n … Îmi exprima-i eu părerea, mai pe româneşte. La noi este 5 p.m. Pe coasta de Est a US of America este 10 a.m. !!!

De ar fi mai mult sau mai puțin de ora 10, este un răspuns, pe care să îl dai soțului, ce te sună la telefon de pe cealaltă parte a terei?

– Asta-i căzută-n … „cenzurat de familie”.

Eticheta ce i-o lipisem de căzută-n … îi scuza în ochii mei reacțiile ei originale, uneori chiar anapoda. Alții le pun pe seama trăsăturii societății americane; „libertatea” la care repede s-a adaptat.

Libertatea de gândire, exprimare, acțiune, mişcare sau nemişcare, caracteristice de altfel şi personalității sale.

Ştiu eu? … Aşa o fi!

– Doamna învățătoare, Juli a zis că se aruncă înaintea trenului.

– De ce?

– Că i-ați dat notă proastă şi nu se duce cu ea acasă.

– Şi unde este acum?

– Nu ştim …

– Mergem la gară, să o căutăm.

Şi în timp ce copiii cu învățătoarea erau împrăştiați pe calea ferată, Juli întoarsă de la chioşc, în clasă, ronțăia un covrig, fără să se întrebe de ce clasa era goală.

O iubim, pentru că are un suflet de aur, este veselă, spontană cu mult umor trăsnit. Lângă ea nu poți sta fără să te … pe tine de râs sau de ruşinea penibilului.

Dar cine a cunoscut-o a fost cucerit de naturalețea ei şi întrebarea cea mai frecventă este: Când mai vine Juli?

Nu vine. Din cauză de …

Gol de aer *

Încerca să îşi pună centura de siguranță, conform avertizării făcută de stewardesă, dar nu reuşea. Nu o cuprindea. Ori că cel care a folosit-o înainte era de talie mică, ori că ea este de talie mai mare.

A chemat fata în ajutor.

În timp ce aceasta regla cureaua spre mai larg, pasagera simții că scaunul îi fuge de sub fund şi devine imponderabilă, din ce în ce mai uşoară, iar livrele i-au dispărut. Ca la zborurile cosmice, se desprinse de pe scaun şi se proiectă pe verticală, pe tavanul superjetului „Jumbo”, unde simții că îi revine greutatea, dar în sens invers, ceea ce făcu ca preț de secunde, să rămână lipită de tavan, privind la cei de jos, cei prinşi în centurile de siguranță, rămaşi înhămați la locul lor.

Nu era singura zburătoare din scaun. Alături, lipiți de tavan, pe toată lungimea salonului de clasă „economic”, mai erau şi alții.

Fenomenul imponderabilității unor oameni neavizați, bineînțeles că a fost însoțit de strigăte de spaimă şi groază, dar fără plânsete, că surpriza a fost prea mare şi nu au avut timp să dea drumul lacrimilor.

Inversa gravitație nu a ținut mult, doar timpul cât marea aeronavă a căzut (pentru profanii în ale aviației) în golul de „aer”* ce ulterior s-a apreciat a fi fost de vreo două mii de metri. Pentru cunoscători, avionul a intrat într-o puternică descendență, aşa cum numai în Marea Caraibelor se poate întâlni.

După ce stătu şi stătu acolo, preț de câteva fumuri de țigară, cu toate că erau în salonul de fumători şi cu indicatorul scris cu roşu ”No smocking” aprins, avionul îşi domoli căderea, ceea ce duse la repetarea fenomenului, dar în sens invers, dinspre tavan, spre podea.

Replierea a fost aşa de iute, că nu avură timp să îşi caute scaunele numerotate, conform biletului de îmbarcare şi se prăvăliră fiecare pe unde apucară, cu noi țipete şi strigăte de groază, însoțite de această dată şi de icniri şi gemete de durere ale celor de jos.

Juli norocoasă, căzu peste trei bărbați nenorocoşi, cu capul în poala unuia, unde se lovi parcă de o măciucă ce îi zdruncină creierii de leşină, în timp ce acesta, în nu se ştie ce limbă, începu să strige ca un apucat: iu! … iu! … iuuu!, făcându-se literalmente covrig.

Avionul aparţinea puternicei companii aeriene Sud americane „Avianca”, cu fete frumoase la bord, care mai târziu, din această cauză, a dat un răsunător faliment.

Soaţele interziceau soţilor …

Ce-a mai fost, nu mai ştie decât din cele povestite de soţ, pe care încăpându-l centura, a stat pe scaun ne simţind plăcerile imponderale.

Au aterizat cu prioritate şi în priză directă, făcându-şi loc printre cele 600 de decolări şi aterizări zilnice de pe aeroportul din Miami.

Celelalte avioane fiind trimise în zonele de aşteptare.

În aşteptare au fost şi salvările, care au luat răniţii sau şocaţii şi, în concert de sirene, cu viteză, au purces la drum, împrăştiindu-i cu profesionalism, prin spitale scumpe, spre a nu sta mult internaţi.

Au urmat, normal, interminabile tratative şi discuţii între avocaţi şi reprezentanţii companiei, pe principiul „mai lasă tu, mai dau eu”, că centura de siguranţă nu era ruptă, că anunţul – vă rugăm să vă puneţi centura, intrăm în zonă de turbulenţă – s-a făcut târziu … etc.

În fine, compania a acceptat să plătească despăgubiri, din care „belitorii de piei de oameni”, adică avocaţii, luară jumătate.

Juli se alese astfel cu o despăgubire pe jumătate şi cu o sperietură de zbor întreagă, pe care neştirbită, o are şi astăzi.

De aceea este greu de răspuns la întrebarea:

– Când mai vine Juli?

Plombă:

Stăpânind cu greu aeronava care în zbor, când urca când cobora, Comandantul enervat îi spune Copilotului:

– I-a vezi ce fac nebunii ăia acolo, că ne prăbuşim …

– Gata i-am potolit. Spune Copilotul reîntors la locul lui.

– Dar ce-a fost?

– Jucau football şi alergau când în faţă, când la coadă după minge. Le-am spus: Mă proştilor, nu vedeţi că nu aveţi loc de jucat în avion? De ce nu jucaţi afară. Şi s-au dus … afară.

Nunta

– Juli, îmbracă-te.

– Nu, că nu merg. Zise întorcându-se în pat pe partea cealaltă.

Timpul trecea, ceasul mergea şi asta, că nu merge.

Mireasa, adică fiică-mea, gata, maşina la poartă, şi Juli în pat.

– Tu nu eşti zdravănă, încep eu cearta. Vii din America la nunta nepoatei tale şi când să înceapă, tu că nu mergi … No, că nu eşti …

Nu răspunde. Cu spatele spre mine, cu faţa la perete, doarme.

Eu şi fiică-mea, adică mireasa, suntem un pachet de nervi. Normal când îţi măriţi fata. Normal pentru fată când se mărită. Fără nervi este numai soţia. Ea e emotivă. Aşa de emotivă că tace. Acum intervine şi ea cu autoritatea de soră mai mare:

– Hai Juli, jos din pat, că întârziem.

Şi, ca în minunea biblică a vindecării, îşi lăsă patul şi umblă.

Petrecerea este în toi. E mult trecut de miezul nopţii. Sufletul petrecerii e tocmai cea care nu vroia să meargă la nuntă. Se dansează în draci, fiinţa aceasta cu mult peste suta de kile, băgată între studenţi şi studente, este animatoarea veseliei. Pantofii nu ştie unde sunt, că de mult i-a aruncat, ceea ce face ca şi românii să îi scoată, dar grijulii să îi pună unde ştiu că îi pot găsi. Ei nu sunt americani.

Muzica răsună, difuzoarele sunt la maxim, dansul e-n toi, când deodată, americanca ridicând braţele spre cer, strigă:

– Staţi …! Staţi …! Staţi!

Studenţii se opresc din dănţuială, ceilalţi invitaţi neştiind despre ce este vorba se opresc şi ei, rând pe rând, perechi, perechi.

Cei care cântă, deasemeni se opresc.

Şi cei peste o sută de oameni din sală aşteaptă ceva.

– Staţi! … Strigă din nou cu mâinile ridicate în sus, ca în filmele de război americane.

– … m-am pişat pe mine …

Sala rămâne mută câteva clipe, tunând apoi în explozie de râs.

Cine-i? Întreabă cei care nu o cunosc.

Juli, mătuşa miresei, americanca.

Dar … „Secu” nu ştie

Probabil că zeci de oameni de la „decriptare” se chinuie să vadă ce „mesaje” secrete se ascund sub cuvintele spuse sub formă de bancuri din convorbirile telefonice transoceanice, lungi de peste o oră, care au fost înregistrate de cei de la serviciul de „ascultare”.

Cum şi alte „servicii speciale” s-au chinuit să descifreze …

Undeva la margine de oraş, la sud de Bucureşti, stau cu soția la o nelipsită coadă umană, la vama poştei, lungă şi parcă interminabilă.

Lucrurile merg greu. Oamenii primesc colete mari, cu diverse, care trec prin mâna vameşilor, care mai … că de aceea-s vameşi.

Cei care termină sunt bucuroşi, cum suntem şi noi, de nimicurile sau valorile ce ne aduc rudele atunci când vin.

Sunt lucruri „din pachet”, modă de îmbrăcăminte, pantaloni de văcar, rupți să crape pe fund, ciurucuri de „modă occidentală” sau de mâncare, „gumă” sau „boni-bon”-uri pe bețe colorate.

Acum aşteptăm un colet mic, anunțat telefonic.

În fine, după vreo două ore de stat la coadă, ne vine rândul şi funcționarul aduce un colet cu mult mai mic decât ne aşteptam.

Un pliculeț, mic cât să îl ții în palmă. Vameşul se uită mirat la noi, la pliculeț, iar la noi şi în fine îşi face curios meseria.

Ce lucru bun de „ciubucărit”o fi în pacheţel.

Rupe plicul şi din el scoate o casetă. O casetă de casetofon, cu banda jumătate scoasă din ea şi înfăşurată ca o sfoară, pe lățime.

Mirat, omul se uită când la casetă, când la noi, când la casetă, când la noi şi nu ştie ce să facă. Alături, un petic de hârtie cu câteva rânduri: „Caseta cu prietena mea, cântăreața din Sud America, despre care v-am spus la telefon. Să vedeți ce frumos cântă.”

Funcționarul dispare cu obiectul undeva în spate, ca după câtva timp reîntors să ne spună:

– Veniți peste două săptămâni.

Ne distrăm, gândind că o armată de oameni de la „decodificare”, timp de două săptămâni au ascultat-o pe prietena lui Juli cântând:

„Io soi un hombre sincero de donde crece la palma …”

de unde creşte palmierul.

Ce s-o mai lungesc

Am subiecte pentru a scrie cărți despre această femeie frumoasă, brunetă, cu ochi negri, cu figură de Sud americană – donna Juliana – şi corp de Nord americană (XXL) de rupe cântarul.

Când a plecat în America, la fel cu toți românii, amețiți de zgârie nori şi orbiți de lumini, a ales oraşul cel mai mare, cel mai fascinant, dar şi cel mai stresant, New-York-ul.

Căsătorită, a lucrat la o fabrică, la bandă, unde ceasul de la WC suna după trei minute, iar supraveghetorul tăia o oră. Nu era de ea, cea obişnuită cu „munca grea” din România.

Soțul a deschis o mică spălătorie cu câteva maşini automate. De dimineață până seara, muncă, muncă şi iar muncă.

Nu era de ei New-York-ul. Au plecat în America de sud.

Acolo cu comerțul. Mai pe la vamă, mai peste vamă, respectând obiceiurile tradiționale locale, le-a mers mai bine.

Ceasuri. Cine nu are nevoie de ceas? Cine nu vrea ceas la mână?

Elvețiene?! … Maşinării de mare precizie, sofisticate şi scumpe.

Apare piața ceasurilor ieftine, făcute la ştanță, în fabricile de pe vapoare, din apele sud asiatice. Ceasuri chilipir, vândute la kilogram. A intrat în acest înfloritor comerț. Întâi cu un kilogram, apoi două.

I se oferă zece, cu plata la scadență, peste şase luni.

Le primeşte şi le distribuie cu plata la trei luni. Cu banii încasați, disponibili trei luni, cumpără altele. Aşa se fac afacerile mici.

Afaceri mici, mori liniştit de bătrânețe. Dar sunt şi afaceri mari. Sau cum spunea cumnatul meu: În afaceri mari, droguri, arme, prostituție, faci banii dar poți să ai şi puşcărie sau glonț de la mafie.

Afaceri mici dar face bani. Nu mulți pentru ei, mulți pentru noi.

Cu venitul mediu din USA pe o lună, o familie în România trăieşte un an. Asta a fost, este şi acum discrepanța între Est şi Vest.

Şi azi, chiar Preşedintele, „săracul”, nu şi-ar permite pe banii lui să stea cu familia trei zile în Vest.

Dar un şomer din Vest îşi poate permite un week-end la noi.

De aceea doamnele şi domnii cerşetori de pe pământuri engleze, au palate cu țurle în România, porcul în salon şi cortul pe gazon.

Cod secret, Invidia

Surorile nu s-au văzut de mult, de la plecarea ei din România, aşa că acum la regăsire se îmbrăţişează cu lacrimi în ochi.

Locuiam în oraş la bloc. Apartament cu 2 camere, aranjat, curat, cu mileuri şi faţă de masă, făcute din sute de rondele, croşetate pe şi de harnicele degete ale soţiei, apretate şi călcate. Rondelele zic.

Mobilă frumoasă, cumpărată după căsătorie, stând noaptea la coadă şi luată în rate. Acum frecată şi lustruită cu felurite licori, spre a ascunde rănile căpătate pe fronturile CFR, în luptele atâtor mutări.

Loc avem. Mut copilul în pat cu noi, iar cumnata în sufragerie pe canapea, cu speranţa că arcurile rupte vor ţine până când pleacă.

Noroc că fata în gazdă, colegă cu fiică-mea, era în vacanţă. Ne mai cârpeam şi noi cu ceva găini, mălai şi ouă de la prea-sfinţia sa, tatăl nelegitim al fetei, ce cândva păcătuise şi acum plătea.

Salariul meu de aviator nu ne ajungea, iar dispoziţiile locale interziceau angajarea în oraş a soţiilor de militari.

După vreo două zile, cumnată-mea tot trebăluia şi scotocea în poşeta ei mare, un adevărat bazar cu de toate: de la paşaport, rujuri agrafe, până la bani, monezi din ţările pe unde a trecut. Scoate nişte hârtii verzulii, necunoscute mie, cu chipul lui Washington şi mi le dă.

– Ce-s astea? Întreb.

– Bani …

– Ce Bani?

– Dolari. Să vă luaţi mobilă.

Mă uit lung la ea şi apoi plin de indignare, încep să strig:

– Nu ţi-e ruşine? ... Eu ofiţer socialist, să primesc bani murdari capitalişti, făcuţi din exploatarea omului de către om?…

– Auzi propunere … Şi tremurând de revoltă, roşu la faţă de mânie proletară, de conştiinţă socialistă a „omului nou”, i-am aruncat în faţă dolarii ei jegoşi, am trântit demonstrativ uşa de la intrare, ieşind, şi am plecat spre parcul Crâng, la o bere rece, să mă răcoresc.

Nu aţi fi făcut la fel?

Ea văzând cât de integru sunt, dându-şi seama că a greşit, plângând şi-a făcut bagajele că, cică pleacă.

Aiurea!

Cumnată-mea să plângă.

Iar eu, iau banii ăia „murdari” cu ambele mâini, repede ca să nu se răzgândească, iau şi paşaportul ei, apoi fug la Banca Naţională a Republicii Socialiste România – unde nu mai intrasem până atunci niciodată, că numai bani verzi de bancă nu aveam eu – şi dând banii, paşaportul şi buletinul meu de identitate primesc leii cu care fug la magazin şi în două ore sunt acasă, cu camionul încărcat cu mobilă.

Doamne, nici nu ştii câtă fericire pot să facă nişte petece amărâte de hârtie verzulie.

Nevastă-mea începe să plângă …

Eu alungindu-mi braţele, ca să o cuprind cât de cât, o iau în braţe şi o sărut, pe cumnată-mea căreia încep şi ei acum să îi dea lacrimile, văzând atâta fericire.

Dar mai repede decât am ajuns eu cu camionul cu mobilă acasă, a ajuns informaţia unde trebuie, la unitate, la Secretarul de partid la „Talpă lată” confirmată apoi de nevastă-sa, care văzuse camionul cu mobilă nouă în curte, că doar eram vecini.

Raportul meu scris conştiincios, conform ordinului secret OG-6 privind relaţiile militarilor cu „persoane străine”, precum sora soţiei, a doua zi devine o banală hârtie, pe lângă substanţiala informare ce se găsea deja la dosarul meu personal.

Se deschisese acţiunea de cod secret „invidia”.

Peste doi ani, iarăşi mă trezesc cu „străina” adică sora soţiei, cumnată-mea, trăgând de astă dată după ea, două geamantane grele.

Cvartalul de locuinţe, trei blocuri locuite în majoritate de militari, aviatori, aproape că închideau o curte interioară.

Juli, cum o ştim, căzută-n cap, opreşte o fetiţă întrebând-o:

– Tu ai cercei?

– Şi cum fetiţa nu răspunde, scoate din poşetă o teşcherea cu cercei de aur de 10 k din aceia ce se vând pe la ei prin bazaruri, rupe de pe carton doi şi îi pune în palmă fetiţei. Apoi la alta şi la alta până când le termină pe toate de pe carton.

Nu vă miraţi. Intră într-un restaurant de lux, comandă două fripturi în sânge, la pachet, iese afară şi le pune în faţa unui câine, din

aceea pe care azi îi numim maidanezi.

La fel, împarte cu mărinimie ceasuri de mână, din acelea care la ei se vindeau la kilogram, la vecini, la cunoscuţi şi necunoscuţi, băgându-i fără să ştie pe oameni în belea.

Oamenii trebuiau să raporteze despre cadourile primite.

Şi raportau, îngroşându-mi dosarul.

Ba mai vine peste un an şi cumnatul meu, altă filă la dosar. Unde s-a dus, cu cine a vorbit, ce a vorbit, unde s-a scărpinat …

Totul trebuia informat şi raportat.

Dosarul personal începe să se păteze.

Din omul „verificat" al anilor `54 trimis la şcoala de politici, acum deveneam periculos pentru siguranţa armatei, element nesigur biografic, ce trebuia radiat de la zbor.

Ca navigator de bord, nu pilotam tărtăreaţa de avion numit Li-2, (copie fidelă şi sovietificată a antebelicului bimotor Douglas DC-3) cu care era interzisă trecerea munţilor, ca nu cumva, doamne fereşte, să se rupă în aer, dar puteam da piloţilor „Cap Compas" greşit ducându-i neghiobi în Turcia.

Apoi dosarul meu bine copt, era bun pentru a-mi fi dat, cum se spunea în limbajul de cazarmă: şutu-n fund, să devin rezervist civil, şut care spre ghinionul meu nu a venit.

Aveam să aflu mult mai târziu de ce:

Juli cu soţul, făcând parte dintre „românii de peste hotare", „din diaspora", mult curtată de regim, din când în când erau invitaţi la recepţiile date de Ambasada României, aflată într-o frumoasă ţară sud americană, cu o puternică economie producătoare de miraculoase ierburi, pe lângă cafea techillia şi ghierieros.

Cumnata mea, politicoasă cum o ştiţi şi cu gura mare îl întreabă pe ambasadorul, cu care era în relaţii bune:

– Ce pălăria mea aveţi cu bărbatu` soră-mi?

– La care acesta râzând diplomatic, ca de o glumă bună, dă depeşe la „Externe", care dau depeşe la „Armată" care dă ordin:

– Lăsaţi-l pe ăla în pace.

Amânând, astfel, sau aproape, rezolvarea dosarului „Invidia".

Acum neprevăzutul:

Verişoară bună, în timpul ocupaţiei Transilvaniei se refugiase la Bucureşti şi a stat o vreme la noi. Avea vreo 18 ani pe atunci şi era frumoasă. Ţin minte, doar mă uitam pe gaura cheii când se dezbrăca.

Fugise de comunism în Ungaria şi tot fugind a ajuns în America

Şi uitasem că am o verişoară, când într-o zi, sau mai precis într-o seară, sună la uşe. Deschid şi văd pe mătuşă-mea, cu încă cineva.

– Uite pe Nuţi! Spune mătuşa, cu un ton de cucu-bau.

Emoţii, îmbrăţişări, lacrimi, pupături, amintiri, poveşti …

Şi supărări, că le furase bagajul din maşină la Amsterdam.

Soţul, un simpatic american cu care vorbeam doar prin zâmbete sau în jargonul internaţional est-vest: Thank you - spasiva.

Dimineaţa la 7 pupături, la revedere, că eu plecam la gară, la tren, navetist la aerodrom, iar ei plecau spre treaba lor.

În faţa blocului un Chevrolet albastru, lung cât trei Dacii, lat cât două, cu număr de New York, înconjurat de numeroşi curioşi.

Ajuns la serviciu, merg să raportez comandantului despre OG-6, despre relaţiile cu străinii: Permite-ţi să raportez …

Acesta, cu o figură de parcă ar fi venit de la dentist, îmi spune:

– Ce să-mi raportezi? Toată noaptea te-a păzit securitatea.

Sosiţi cu avionul, de la Amsterdam şi-au luat maşina venită cu vaporul şi străbătând Europa, au ajuns la Bucureşti, unde au fost primiţi cum trebuie, că nu multe maşini veneau cu număr american.

Ieşind din Bucureşti, s-a dat consemnul „Cărarea" ceea ce însemna că toţi „tablagiii" pe traseu, trebuiau să lase masă, să lase casă, şi recoltele bogate alb-negru din cântarea României la TV şi să iasă la şosea, aşteptând trecerea „indicativului", apoi să raporteze:

– Plotoonerul Neaţă, raportez că urmăritu … a trecut la ora …

La intrarea în oraş, în faţa intrării în cimitir, două echipaje de … aşteptau sosirea obiectivului, căruia apoi i-au luat urma.

Blocuri în centru … scara. Pe cine avem noi aici? pe aviatorul …

Şi astfel, gratuit, i-au păzit până dimineaţa maşina să nu cumva să o fure vreun român, cum au furat olandezii bagajele.

Se recunoştea: Securitate (la maşini) ca în România, mai rar.

Prins furând

Armata nu vrea, să nu supere „Externele”.

Trebuia făcut ceva. Cum îl prindem pe român?

Fiți sincer, ați văzut român să nu fi furat măcar un capăt de ață?

A!, dumneavoastră nu luați? Se poate!

Vă dă cineva un telefon, să notați un număr şi să sunați seara. Ce faceți? Luați la repezeală, o coală de hârtie şi notați numărul. Apoi, pentru că hârtia este prea mare, rupeți bucățica ce are pe ea notat numărul. Acasă, scoateți bucățica de hârtie din buzunar, citiți şi formați numărul. Bucățica „d-voastră” cumpărată? primită cadou? A! Nu-i furată, că are valoare mică … Dar de la ce valoare este furt?

Înlocuiți bucățica de hârtie cu impulsurile de telefon pe care le faceți la serviciu vorbind cu soția, mama sau amanta, impulsuri care uneori depăşesc baremul legal de furt. Înlocuiți cu plafonul de nori, nebulozitatea … etc. etc. Dar să mă întorc la ale mele.

Când să plec la serviciu, mă trezesc la uşă cu doi gealați, se legitimează şi îmi spun că fac percheziție. Cheamă câțiva vecini martori şi încep a scotoci. Găsesc câteva lămpi radio, rezistențe, scule, ca la orice apucat de electronică. Un vechi voltampermetru, producție germană antebelică, – luat în calcul ca unul nou, să iasă baremul valoric – cât şi alte câteva mărunțişuri incriminatoare.

Fiind profesionişti, nu au uitat nici dulapul cu lenjeria intimă a soției, căutând probabil valută printre chiloți.

Soția, pierdută de ruşine, nu-i mai venea să iasă din casă.

Intimidat, nici eu nu eram mai breaz ca hoț prins. Se face dosar.

La Procuratură, mă anchetează o cunoştință de la nişte cercetări anterioare, privind un accident de muncă, de care nu eram vinovat.

Acesta studiind decide: „neconcludent” şi închide dosarul acestei „găinării”, percheziția, pusă la cale de cine trebuia. Apoi îmi spune:

– Dar buni prieteni aveți. Cunoaşteți pe acesta? … şi îmi arată nişte hârtii, în care recunosc scrisul unui coleg, informator.

Omul avea belele mari şi, ca să trăiască, făcea ce i se spunea.

Deci presiunile morale erau făcute. Ambasadorul poate răspunde:

– Cumnatul dvs. a fost prins furând.

Dacă sunt supărat?

Revelion la Casa armatei, cu un an înainte de şutuire.

Petrecerea este în toi.

Doamna, aflată la masă între soțul pilot şi colegul lui tehnic, vrea să fumeze. Şi cum prietenul avea pachetul cu țigări pe masă, fără să îi ceară, fără ca ei să vadă, se serveşte ca între prieteni, aprinde, trage trei fumuri şi la al patrulea, țigarea face „bum” trosnind ca un foc de pistol, înflorind pe fața doamnei, speriate.

Soțul sare ca un cocoş bătăuş, în apărarea onoarei soției.

– Faci glume proaste cu nevastă-mea?

– Eu nu! nu ştiu, îngână celălalt surprins şi el.

În pachet, erau trei țigări „fermecate”, puse aparte, numai de el ştiute, ce conțineau nituri explozive, nituri aeronautice, ce se foloseau pentru autonituire, în locuri greu accesibile lovirii cu ciocanul, la repararea avioanelor.

Cu scuzele de rigoare ale prietenului se potolesc spiritele. În fond era o glumă frecventă şi banală din viața de aerodrom.

Comandantul, cu paharul în mână, ia mesele de la cap, ciocnind cu fiecare şi spunînd un cuvânt bun de urare.

În spatele lui, Secretarul de partid, la fel, cu paharul în mână, îşi secondează şeful slujind ritualul.

Generalul ajunge la soția mea. Zâmbind, politicos, îi spune ceva, nu contează ce, probabil o obişnuită urare de an nou, ciocneşte cu ea paharul, apoi şi cu mine, trecând mai departe.

În spate, secretarul de partid „Talpă lată” ajungând la soția mea o ocoleşte, mă ocoleşte şi pe mine urmându-şi drumul.

Eu probabil amețit, nu bag de seamă mojicia, dar ceilalți văd …

Soția cu paharul în mâna întinsă, simte afrontul, se necăjeşte şi face în următoarele zile un şoc psihic.

Gestul gratuit, spune tot despre el şi ceilalți ca el, din fosta ierarhie politică şi militară a armatei.

Este sinteza celor întâmplate.

Dacă sunt supărat? Şi acum îmi vine să îl … împuşc.

Dar nu dau eu banii pe pistol. Nu merită.

În loc de epilog

– Cine-i pentru?
O mare de mâini se ridică.
Mulți cu privirea în pământ, ridică mâna. Poți să-i condamni? În situații asemănătoare probabil că și eu am ridicat mâna. De ce?
Dacă nu ridici, ești împotriva liniei politice, te solidarizezi cu … Ce conta dreptatea sau omenia.
– Cine-i contra?
O singură mână. Și aceea a unuia din conducerea unității. Un curajos sau sinucigaș, adeverind ce știm acum că: Nu partidul sau securitatea erau puternice, ci frica oamenilor era mare.
Aviatorii erau curajoși în zbor, dar fricoși la sol. Așa am fost educați încă din școala militară.
Chemat la verificat după devierea deviatorilor Ana Pauker și Vasile Luca de la politica dreaptă a P.C.R. și excluderea lor din C.C., sunt întrebat: Ești rudă cu Vasile Luca? Da! răspund. Ești liber … Toată seara m-am frământat. Mă dă? sau nu mă dă, afară din școală. Dimineață eram la ușa omului.
– Tovarășe: … Vasile Luca, nu e „ăla" ci „celălalt”. Unchi-miu deviază, dar deviază cu plugul cu boi, brazda la arat. Iar acum …
Eram pus în discuția organizației de partid, pentru o grămadă de fărădelegi și, când este linie dată, acestea se găsesc ușor. Principala acuzație fiind încălcarea ordinului OG-6, privind relațiile cu străinii.
Și pe bună dreptate. Lagărul socialist era în război rece cu cel imperialist, iar eu ofițer, fraternizam cu dușmanii, cu sora nevesti-mi americanca și cu bărbatul ei.
Când mi s-a dat cuvântul, să-mi pun autocritic cenușă-n cap conform tipicului partinic, într-o stare de surescitare și curaj nebun, am spus o seamă de gugumănii, dintre care mai rețin doar una:
… maior al armatei, mă cârpesc luând copii străini în gazdă …, nu am bani nici pentru un pachet de unt să pun pe masa copilului …
Eram absurd. Dar atunci nu știam că margarina „Unirea” este mai sănătoasă ca untul, care produce colesterol.
Iar mașinăria a funcționat: Exclus din partid. Și din armată.

Când mi s-a dat cuvântul, să-mi pun autocritic cenușă-n cap conform tipicului partinic, așa ar fi trebuit să încep: Autocritică

Beliți-mă, tovarăși,
De sus, din cap și până-n cur
Și-apoi jur-împrejur.
Beliți-mă, sunt vinovat;
Tovarășul are dreptate
Și nu degeaba m-a turnat
Ei, da; Am lipsuri multe
Și put ca hoitul învechit
De-aceea vreau să fiu belit
Și nu regret – oricine mă belește
Eu știu că m-o beli TOVĂRĂȘEȘTE,
cinstit, principial,
așa tovarăși, să nu mai vegetez,
să nu mai infectez tot mediul social.
Voi apărea mai ponderat, mai luminos,
așa, ca critica făcută de sus în jos.
Candid, precum noul-născut, eu voi apare iarăși
Sunt de acord... Beliți-mă, tovarăși!
îmi stau păcatele clădite stivă;
mă veți beli acum? Global?
sau mă beliți eșalonat, în perspectivă?
Eu știu că mă beliți în scopul
și-n spre... exact „binele" meu...
îmi iau angajamentul
că n-am să zic: **V ă l e u !**
Dar de-oi ceti în vreun proces verbal
că m-ați belit formal
oi prinde brișcă Tovărășește
și Eu am să vă-nvăț cum se Belește.

Dar atunci nu am avut curajul pe care l-a avut autoarea acestor versuri de „autocritică” și nici nu am avut cum să mă molipsesc de acest mare curaj, pentru că atunci nu am cunoscut-o pe agreabila și talentata pictoriță, scriitoare și poetă **Felicia Marinca.**

După 22 de ani, mulți scurși pe aerodromuri izolate, având alături o femeie care a suportat curajos privațiunile vieții de lângă cazarmă, sunt trecut în rezervă, cu solda pe trei luni, devenind şomer socialist.

Orele treceau. Zilele treceau, adunându-se făcând aproape şase luni de şomaj socialist, adică fără ajutorul de şomaj tip capitalist.

Băteam drumurile Bucureştiului în căutare de lucru.

O pilă, pusă la un şef de cadre, îmi dă speranțe.

Peste o săptămână, peste două, îmi tot spunea acesta, bineînțeles în fața unui pahar plin şi cu nişte mici alături, întâlnindu-ne când pe la Gambrinus când pe la Cireşica, pe banii lui tata, că cele trei solde ale mele se terminaseră de mult.

Autobiografie … Document cerut înaintea actelor de studii.

M.d.P? Nu! Exclus …

În a şasea lună, exasperat şi cu tupeu mă duc în audiență la CC-u.

Înscris, în aşteptare, cu bon de ordine, sunt primit amabil de un profesionist al vorbei şi manevrării şi „lămurit" sunt expediat.

Amărât, îmi târşeam picioarele pe lungul culoar, spre ieşire, când sunt strigat de cel la care am fost în audiență:

–Ia încearcă dumneata la IPRS-Băneasa. Este unul acolo şef de serviciu, ce ți-a fost probabil coleg, aflat într-o situație asemănătoare.

Într-adevăr găsesc un fost radiolocatorist, şutuit cu câteva luni înainte, pentru că soția avea rude în vest.

Era perioada când la dosar s-a abandonat „originea socială sănătoasă" fiind înlocuită cu „rude în străinătate". Şi, culmea ironiei, cei mai mulți erau cei cu frumoasele (blonde) rude import est.

Aşadar găsesc greu serviciu, dar găsesc în industria electronică.

Încet încet, lucrurile încep să se aranjeze. Mă mut în Bucureşti, fata la liceu, apoi la facultate, se căsătoreşte, vin nepoții, etc.

Liberi, putem pleca în lume, atât cât ne permiteau paşapoartele şi vizele de ieşire din lagăr şi intrare în lumea liberă, ca „comuniştii".

Şomajul, sperietoarea propagandei comuniste, m-a ținut încătuşat să suport o stare care nu era de mine, să văd avioane pe care nu le puteam pilota, să suport alături de comandanți şi colegi capabili, cărora le port respect şi şefi tembeli, ridicați cu pile şi relații.

Puteam mai mult, dar frica de şomajul „civiliei" m-a reținut.

Este regretul vieții mele.

Şi altele …nostalgice

La jumătate de veac aeronautic

Pagina din fața mea, arată ca un cimitir.

Un nume o cruce, un nume o cruce, ici şi colo un nume scăpat fără cruce. Sub ea, altă pagină, apoi alta şi toate parcă sunt la fel …

Sunt pline de cruci. Nume şi cruci. Ici, colo un nume fără cruce.

Sunt Cataloagele de promoție ale anilor `50 din Şcolile de ofițeri de aviație Tecuci, Focşani, Boboc-Buzău.

Ale celor care prin munca şi sacrificiul lor, au pus bazele Aviației moderne româneşti, atât în cea militară, cât şi în cea civilă.

Mulți au murit în avion, mai ales în Aviația reactivă militară, pe Mig-uri, învățând să le piloteze, să le stăpânească, să le facă să execute complicate figuri de acrobație aeriană sau să se ia la trântă cu înălțimile, cu stratosfera, cu vitezele, depăşind Mach-urile sunetului.

În zbor de zi sau de noapte, pe cer senin sau în nori, le-au stăpânit şi au îndeplinit misiunea de a apăra hotarele patriei.

Iar cei care în meseria lor au depăşit hotarele au fost Tarom-iştii, care o dată cu pasagerii şi mărfurile transportate, au dus la mii de kilometri distanță, tricolorul şi faima aripilor româneşti.

Răsfoiesc paginile. Un nume cu o cruce şi o însemnare scurtă: Mort în avion … apoi iar un nume, un nume cu cruce şi însemnare:

Moarte naturală … A murit de inimă, scrie alături.

Inima forțată să împingă zilnic litrii de oxigen veniți pe tubul măştii, de la butelie la gură, ardere intensă în corp, dungă roşie pe buze, dar oxigen fără de care nu se poate zbura la înălțime …

Inima solicitată la răsturnările de mii de metri pe verticală, însoțite de schimbarea bruscă – în secunde – de presiune atmosferică.

Sau acele G-uri gravitaționale, ce te împing în scaun dublându-ți, triplându-ți greutatea corpului, atunci când redresezi, scoțând avionul de sub verticala în care s-a înfipt vertiginos, spre pământ.

Iar sângele, care sub forța gravitațională joacă, fugind din creier sau din contră se adună cu presiune acolo, forțând vasele capilare, umflându-le spre spargere, făcându-te să vezi în ochi negru sau roşu.

Şi stresul. Stresul atâtor emoții omeneşti, în situații dificile, când moartea te curtează, dar reuşeşti să rezolvi şi să scapi, rămânând numai cu spaima pe care însă nu o poți arăta, că doar eşti pilot. Nu?

Privesc pagina Catalogului promoției 1953, căreia îi aparțin, mă opresc asupra unui nume, îi revăd zâmbetul colegului timid ca o fată, dar viitorul excelent pilot, comandor, ajuns Comandant de regiment.

Trec peste numele meu, peste numele generalului care în America, pilotând un F-15, într-un exercițiu de interceptare şi luptă aeriană, a arătat celor din aviația americană nivelul de pregătire şi măestria piloților români şi mă opresc asupra altui nume.

Colegul meu de bancă din şcoala militară, în teza căruia trăgeam adesea cu ochiul şi la catafalcul căruia apoi în gardă de onoare, am străjuit în poziție de drepți, în fața unui sicriu, plin ca de obicei cu cărămizi, pentru că din pilot nu se mai găsise aproape nimic.

Acum, din sutele de odinioară, cei care mai suntem, o mână de oameni, ne-am căutat şi ne-am revăzut, promoțiile anului 1953, aşa cum înaintea noastră s-au regăsit, cei din promoțiile anilor `50.

Biruindu-l pe Mach

45 de ani de la primul zbor
supersonic pe teritoriul României

Fulger, a săgetat seninul
Apoi, puternic a tunat
Ce-a fost? ce a trecut năpraznic,
În zbor … surprinşi s-au întrebat.

Privind în urma albăstrie,
Minuscul punct, pierdut în zare.
Rămân uimiți de cutezanța
Pilotului de încercare.

În luptă cu barieri-de sunet,
Învingător el a străpuns
Acel zid sonic, compact aer,
Ce-n undă, bubuie răspuns.

Cu Mach-ul unu treizeci-ş-patru,
Cât cifrele îi arătau.
El deschidea o eră nouă,
În lumea celor ce zburau.

La manşă **Borzea Nicolae**,
Pe Mig-ul nouăşpe stăpân.
Zâmbea … că pe un supersonic,
Pilot, de-acum e şi-un român.

05.03.2003

Ultima adunare

Venit de cu seară în oraşul la poale de munte, iau troleibuzul conform îndrumării primite încă din tren şi cobor cum mi s-a spus, nu departe, doar la „vo" câteva stații de gară.

Oraşul pustiu. Oamenii sunt pe la casele lor, iar unii mai cu bani, la festivalul biletelor de aur, scumpe, Cerbul, ale cărui tobe bubuind ritmat şi surd, se aud până aici.

La colț de stradă, o benzinărie. Intru şi întreb:

– Nu vă supărați, Academia de av …

Vănzătorul, fără să îşi dezlipească ochii de pe tabelul sau jocul, ce o fi avut el pe ecran, îmi arată cu mâna roată undeva spre dreapta, se vede de cât a intrat în rutină, răspunzând acestei întrebări.

Mormăi un răspuns românesc, mersi, ies şi o iau conform indicației mîinii întinse, pe strada ce aici începea, spre dreapta.

În față, o siluetă de om mergând pensionăreşte. Bag puțin motor, îl ajung şi când sunt plan la travers cu el repet întrebarea. Omul la fel de informat ca şi mine, îmi răspunde:

– Nu ştiu, undeva în față. Şi eu o caut, tot acolo merg.

– Să mergem … Îmi dați voie să mă prezint, Mircea Con …

Se opreşte, se uită la mine, mă uit şi eu apoi grăieşte:

– Mă Costică, nu mă mai recunoşti? Sunt …

– Măi Chiricule, măi … şi de emoție mi se opreşte vorba în gât.

Reîntâlnire după 50 de ani. Ne îmbrățişăm de bucuria revederii, ne sărutăm amical şi rămânem câtva timp aşa, în mijlocul străzii, la dispoziția unei haite de câini, care după ce au urmărit şi scăpat o pisică cățărată pe gard, încep să se dea fără convingere la noi.

Găsim obiectivul căutat. La poartă, după ce suntem bifați într-un tabel, suntem îndrumați spre blocul cu garsoniere, locul de cazare.

Aici suntem primiți de hărmălaia gălăgioasă a celor veniți mai devreme şi întâmpinați cum se cuvine, cu țuică de Piteşti, pe lângă prezentări, îmbrățişări, sărutări şi strângeri de mâini.

Ne adunăm, pentru a fi mai mulți, trei promoții ale aceluiaşi an.

– Ia Costică, îmi spune cineva, întinzându-mi o cană pe jumătate goală, de tărie, turnată dintr-o uiagă Cola de doi litri.

Nu iau, că ştiu că mă ia de cap.

În fundul încăperii, un grup gălăgios de vesel, deapănă amintiri.

Vă mai aduceţi aminte de profesorul de aerodinamică bâlbâit:

– Ce este po-por-tanţa? Elev … nu ştiu care.

La care elevul bâlbâit şi el dar de neştiinţă, răspunde:

– Po-por-tanţa es-es-te …

– Bi-bi-ne. Pentru că vorbim la fel ai nota ze-ze-ze-

– Ce! … completează elevul, privind radios în jur.

Noi începem apelul neoficial al amintirilor. Unde-i Cutare? Nu vine că este bolnav, nu poate, nu vrea, sau nu vine că s-a dus ...

Şi sunt mulţi cei care s-au dus. Unii s-au dus jertfe tinere în zbor, alţii la sol, pentru că li s-a terminat resursa. Dumnezeu să îi ierte!

Ştiind că locuia la Caransebeş, mă adresez poliţiei locale, de la care primesc prin scrisoare un răspuns redactat oficial:

„Vă comunicăm că … decedat pe …”

Deci Traian nu mai este. A rămas doar o amintire.

La întâlnirea de „25 de ani”, din 1978, ţinută tot la Braşov, era mâncare, băutură, ca la asemenea obişnuite întâlniri, dar probabil şi unii necunoscuţi, ca profitori. Nu puteai să îi întrebi cine sunt.

Unul cu o chică respectabilă, contestatară şi o barbă asemenea, sub care i se ascundea chipul, trecea de la un grup la altul şi nu era băgat în seamă. Se lipeşte timid şi de grupul nostru, undeva mai retras, tocmai când eu lansam întrebarea: Măi, ştie cineva de Traian? La care Mapeţul, nebăgatul în seamă, supărat răspunde:

– Da, cine mama voastră, credeţi că sunt eu, mă? Apoi a fost năucit de atâtea îmbrăţişări, sărutări şi sfaturi: Mai tunde-te mă!

Acum nu mai e! Acum mulţi nu mai sunt!

Aceasta a fost ultima adunare, agapă colegială a promoţiei, a celor trei promoţii reunite a anului ´53. Şi atunci mi-a venit ideea.

De ce nu ne-am aduna noi rămăşiţele atâtor promoţii împreună. Noi generaţiile anilor `50, cum spunea Comandorul Paul Sandache, directorul Muzeului Aviaţiei:

„A doua generaţie de pionieri ai aviaţiei româneşti”



Mama-măsii!

Răsfoiam un album, făcând mărunt mărunţel din buze, precum aş pronunţa: mama, mama-măsii, adică bunică-sa, să nu înţelegeţi altfel, când omul de lângă mine, care privea şi el albumul, intră în vorbă.

A fost şi el mare prin aviaţie şi am înţeles în final că piloţii nu puteau zbura dacă el nu le ţinea scara la urcarea în avion. A fost mecanic de avion. Se lăuda şi era mândru de armata făcută la aviaţie.

Din vorbă în vorbă îmi dă şi mie prilejul să rostesc cu voce tare, ce aveam pe limbă, apoi să îl întreb:

– Domnule, pe umeri ce ai purtat, ce semn de armă ai avut?

– Cum ce semn? Insemnul de armă.

– Da! Dar cum arăta el? Poţi să mi-l descrii?

– Desigur domnule. Era o aripă cu o stea în cinci colţuri, stea precum cele de pe fuselajele avioanelor sovietice sau americane.

– O recunoaşteţi? Il întreb dându-i în mână albumul.

Îl ia, îl răsfoieşte de vreo trei ori apoi mi-l înapoiază zicând:

– Nu îl găsesc. Nu este. Dar din ce an este albumul?

– După revoluţie.

– Aha! Am înţeles.

– Dar eu nu vreau să înţeleg. Dumneavoastră sunteţi mândru că aţi purtat doi ani ca militar în termen acest însemn de armă Sunt zeci de mii de oameni care ca şi dumneavoastră au purtat în această jumătate de veac, trecut, acest însemn. Suntem noi cei care am fost militari de carieră, care am purtat cu respect şi am onorat, insemnul de armă.. A fost viaţa noastră de aviatori. De ce nu este recunoscut şi trecut aici acest insemn? Doar pentru că steaua are cinci colţuri? Sau cum spun unii pentru că noi am fost „aviatorii erei comuniste”.

Noi am jurat şi am servit patria, nu un partid sau o dictatură.

Şi generaţia noastră, chiar dacă a avut acest însemn pe umăr, nu trebuie uitat că ea, a prin munca şi sacrificiul ei, a pus bazele aviaţiei moderne româneşti, militare şi civile. Am dreptate?

– Da domnule, aveţi dreptate: mama-măsii … de nedreptate.

Tocmeală

– Gata. – Ce?
– Cartea. – Şi?
– Cum ce, şi. – Cât?

In cei 50 de ani în curând împliniţi, am învăţat să ne sincronizăm gândurile, aşa că ne înţelegem din puţine cuvinte.

– 10–12 milioane. Femeie practică, ca orice nevastă când este vorba de bani, intră sâcâitor în amănunte.

– Şi cât recuperezi din ce cheltuieşti, câte vinzi? / Ştiu eu? 8–10 Şi restul? / În cămară / Nu mai e loc / Le arunc, le dau de pomană.

– Dar cine ţi le primeşte?

– Preşedintele … şi parlamentul. Uite, am scris ceva care poate că îi interesează. Mai ştii, poate că …

– Şi ce ai scris?

– Citeşte:

Nostalgie de nostalgic

Ziua naţională. O mulţime imensă de oameni, atâţi cât să încapă în metroul uşor care îi adusese, aşteptau în burniţa ierni pe Preşedintele României, care cu o întârziere nu prea mare, apare din turul depunerilor de coroane, aducând cu sine şi ploaia, dar nu aşa de binecuvântată ca cea dusă în ţările africane şi nici însoţită de curcubeul plin de speranţe oferit preşedintelui american.

Alături de aceşti oameni, care majoritatea se cunosc între ei, aparţinând aceloraşi idei politice, o clasă de copii a unei şcoli primare, probabil din Călăraşi, având în faţă o doamnă profesoară pe post de dirijor, fac ceva gălăgie cu glasurile lor cristaline.

Câţiva din învecinaţii Arcului de Triumf, câţiva din veteranii cu pelerine albe, care după festivitate ajung probabil la spital, câţiva din naţionaliştii cu tricolor, nelipsiţi din astfel de ocazii şi în fine şi cei veniţi aşa de gură-cască, s-au cum a spus nevastă-mea:

– Hai să mergem şi noi, să ascultăm fanfara militară …

Pe ultima sută de metrii apar şi 2-3 maşini întârziate, cu membrii de ambasade, grăbind a-şi lua locul în impunătoarea tribună oficială improvizată din câteva scânduri, în faţa fostului WC public, din fosta staţie a autobuzului 131, cel care merge spre centrul oraşului.

Agitaţia provocată de veştile transferate prin „mobiluri”, după ce au cântat fiecare pe limba lor electronică pi, pi, piuri sau melodi săltăreţe, se transformă într-un cuvânt de ordine: Vineee!

Într-adevăr vine preşedintele, aducând după burniţă şi ploaia.

Tobele încep să bubuie, trompetele să trompeteze, tromboanele să trombonească, alămurile să zdrongonească, acel cântec care în curând va împlinii 100 de ani de când neostenit, tot îndeamnă acest popor român, la deşteptare.

Din ce? Nu se ştie.

Vântul rece care ne suflă.pătrunzător în ceafă, face ca stropii reci şi tămăduitori să ajungă şi la spondiloza cervicală a fiecăruia.

Preşedintele nu ştim ce face, pentru că de la locul unde suntem nu îl vedem. Apoi prin perdeaua stropilor de ploaie, din ce în ce mai deasă, îl vedem cu capul descoperit, aranjând pamblicile coroanei depuse din partea Preşedenţiei. Ne este teamă să nu răcească, nici el dar nici noi, aşa că nevastă-mea îmi ordonă:

– Hai să mergem.

– Nu vedem parada?

– Mai bine ne uităm la televizor, că dă emisiunea cu vrăjitoarele.

Ocolim cordoanele de ordine în spre ieşirea din piaţă, spre 1 mai, acum Mihalache, când zgomot de motoare ne face să ne oprim.

Înotând prin burniţa ploii trec două formaţii a câte trei elicoptere, IAR 330 Socat, cu vădit efort de a pastra simetria distanţelor.

Mai târziu aveam să citesc printre rândurile unui articol din publicaţia editată de Statul Major al Aviaţiei „Cer Senin”, eforturile „importante” şi „temerare” făcute de către piloţi (conduşi de către fiul fostului meu coleg Teo, cel cu barba, de la pag 26) pentru a găsi prin burniţa densă reperul de zbor, Casa Presei Libere.

Jalnică manifestaţie, ignorată de oameni, folosită de politicieni pentru penibile tam-tamuri, începute de către frumosul Petrică idolul de la APACA, cu acel de neuitat de la Alba Iulia … Huo!

Unde-i 23 august de altădată cu defilarea regimentului de Mig-uri sau a formațiilor de escadrile supersonice, a căror selecționare a piloților şi antrenament în zbor începea cu luni de zile înainte.

Scopul politic, de a ne arăta muşchii celor din west, nu interesa omul de pe stradă. El rămânea cu ceea ce vedea. Cu frumusețea paradei militare şi cea a fulgerătorului zbor al păsărilor argintii.

Unde-i 23 august de altădată cu prezența obligatorie pe liste încă de la 6 dimineața, prilej de „cuplajuri" cu colega de serviciu, cu ura, ura ținută în piept până în fața tribunei unde devenea sonoră, cu stegulețe roşii, tricolore, cu lozinci mobilizatoare şi portrete împărțite pe semnătură, ca din mare dragoste să nu le furi ca să le duci acasă.

Zi națională unde români şi unguri, se bucurau împreună de timpul liber şi de natură, înfrățiți în aceeaşi sărbătoare națională şi trimeteau înjurături în gând, fiecare pe limba lui, la aceeaşi adresă.

Urmau apoi micii şi berea de cum ajungeam la lac.

Acum acelaşi fast al „sărbătorii naționale", îl regăsim seara în parcul Herăstrău, adunând mii de tineri cu exuberanta lor veselie, aşteptând nerăbdători ora începerii spectacolului, jocului de artificii.

Ziua națională a Americii.

Că a României zi națională, mulți habar nu au când este.

Domnilor politicieni!

Lăsați „1 Decembrie" ca zi de sărbătoare națională a României. Că *nimeni* nu poate şterge cu buretele istoria acestei încercate țări. Şi *nimeni* nu are dreptul a o folosi ca instrument de învrăjbire.

Instituiți „Ziua Națională a României" când dă colțul ierbii, apar florile, fluturii încep să zboare, albinele să muncească şi oamenii după o iarnă, vor să se înveselească.

Aveți de unde alege … 1, 2, 8, 9, 10, 13, 23, 33 mai.

Motivații politico-istorice, găsiți dvs. dacă vreți. Sau amânați precum sovieticii; revoluția din octombrie în noembrie ori ca regina Angliei ziua ei de naştere, ziua națională, din aprilie în iulie.

Iar dacă nu găsiți motive, veniți în fața națiunii şi spuneți cinstit:

Ziua Națională a României va fi primăvara, pentru că aşa vreți voi sau pentru că aşa vrem noi. Dar, atenție!

Fără mici (hot dog) şi bere, zi națională nici în U.S.A. nu există.

Aforisme şi sfaturi tardive pentru piloți

Adevărate, din păcate, neurmate ...
şi cu de toate ... soldate.

Primul zbor şi prima fată …
nu se uită niciodată.
Să nu te urci prea sus, fu sfatul.
Şi fuse prea jos ... săracul.
Vedea musca-n zbor. O vede şi acum …
cu noul cristalin.
Degeaba ai fund ... dacă e nesimțitor ...
la aterizare
Nu-ți căuta iubita printre plopi. De nu vezi plopii …
te vede ea ... printre resturile lor.
Morcovul e ceva care intră undeva,
când nu ştii ceva ... în avion.
Catapultarea este asasinarea asasinului.
Care pe care ...
Deosebirea dintre avion şi submarin pleacă de la ...
nivelul mării.
Nici un coechipier nu şi-a pierdut „capul"
că nu şi-a urmat „capul", în pământ.
Aviatorilor le plăceau fetele mici ca înălțime …
Dar să fie fete mari.
A veni pe triciclu nu-i tot una cu:
Ştii dragă, nu mi-a venit ... de trei cicluri.
Nu te salvezi din avion cu
„paraşuta" de pe bulevard.
Noua armata a trecut la „macaroane".
Stelele … rupeau ciorapii.
De ştiam în şcoală
că, cel trecut pe „bimotor" va ajunge la Cara-cas.
Nu mă făceam „vânător" ... să ajung la Cara-nsebeş.

Banii împrumutați piloților la scara avionului ...
Sunt ca jucați la ruletă.
Senzații false: Stele sus, stele jos. Care-i cer, care-i pământ?
Şi a aflat ... în mormânt.
Răceau berea în avion zburând la înălțime. De aceea zburau mult.
Acum sunt frigidere ... Se zboară puțin.
Nu orice învârteală este vrie ...
Dar orice vrie e cu învârteală.
Depinde dacă, când şi cum iese.
Decât o aterizare proastă, mai bine o ratare reuşită.
Dar multe ratări reuşite, înseamnă totuşi, mână proastă.
Sfat de instructor:
Nu lucra „bontul" în contra-timp. Aşteaptă un timp ...
Ştie avionul ce are de făcut, în acest timp.
În stratosferă, nu orice linişte este ... motor oprit.
Dar motor oprit este cu şi mai multă linişte.
Zgomot este ... doar după aterizarea fără motor.
Tragerea aeriană „la manşă" este ca „Ruleta rusească"
Vezi trasoarele pe sub aripi, dar nu ştii care te păleşte ...
Bune-s aparatele în navigația aeriană. Dar uită-te şi la soare ...
Poți evita erori de 180 de grade.
ARK-ul pentru pilot este ca bastonul pentru orb.
Cu el găseşte drumul către casă.
Ochii pe litrometru! În pană seacă în zbor ...
nimeni nu opreşte să îți dea un litru ... până la pompă.
Unde-i vremea „navigației observate" când razmutai gara, citind:
Trăiască Republica ...
Cu fotomitraliera poți să îți faci poze bust, (pe picioare)
iar cu tunul avionului … doar bust. (fără picioare)
Razmot cu avionul de legătură Fisler „Stork" = barză
Au râs de căruța răsturnată,
celălalt a râs de barza cu aripile frânte. Râsuri mortale.
Prioritățile avioanelor:

fund	mână	**cap**	pe avion cu elice
mână	**cap**	fund	pe reactor
cap	mână	fund	pe supersonic

Cu bâta-n baltă **

Un instructor isteț, pentru a da încredere elevului cum că el pilotează avionul, a luat bâta, (numită mai tehnic manşă) ce o avea între picioare şi arătând-o acestuia, a aruncat-o peste bord, într-o baltă, deasupra căreia tocmai treceau.

Elevul, a demontat deasemeni bâta dintre picioare, dând şi el peste bord … „cu bâta-n baltă".

Dând cu bâtele-n baltă, au rămas fără comenzi.

Cunoscând cum se numesc şi folosesc comenzile, necunoscătorii nu pot da cu ele … dar pot înțelege unele pasaje din carte. Deci:

Comenzile avionului

Manşă – levier care comandă: tras - urcarea, împins - coborârea, dusă lateral provoacă înclinarea laterală şi implicit virajul.

Eleroane – Panouri în prelungirea aripilor, prin a căror oscilare unul sus, altul jos, diferențiază unghiurile de atac, deci portanțele aripilor, dând un cuplu de sucire în jurul axei longitudinale.

Stabilizator – Mică aripă la coadă, cu rol de a stabiliza pe verticală.

Profundor – Panou oscilant prelungire a stabilizatorului. Acționat de manşă prin tras/împins, produce cabrarea/picajul avionului .

Derivă – parte fixă cu rol de a stabiliza zborul avionului în direcție.

Direcție – prelungire a părții fixe stabilizator. Ajută la rotirea corectă a avionului, pentru a nu glisa (aluneca) pe aripă în viraj.

Palonier – manevrat cu picioarele stânga/dreapta comandă panoul de direcție iar la sol şi sistemul de frânare pe roți.

Maneta de gaze – comandă a motorului, implicit a vitezei avionului.

Levier de frână – Pârghie de comandă aflată pe manşe, cu ajutorul căreia se dozează puterea în sistemul hidraulic de frânare, care apoi este repartizată pe roți cu ajutorul palonierului.

** *Poveste reală. Numai că elevul cunoscând „poanta răsuflată" a instructorului, a avut şi el o „bâtă" dinainte pregătită.*

Aparate de bord – obişnuite

Vitezometru – Indică viteza faţă de fileurile de aer. Unele pot arăta şi viteza corectată funcţie de înălţime.
Altimetrul – Indică înălţimea măsurată prin presiunea barometrică.
Radioaltimetru – Indică înălţimea faţă de relieful solului, măsurată prin ecou radio.
Variometru – Arată viteza de urcare/coborâre în m/sec.
Giroorizont –Aparatul redă printr-o machetă poziţia avionului faţă de orizont, planul orizontal. Funcţionează pe principiul giroscopului.
Indicatorul de viraj şi glisadă – Indică execuţia corectă a virajului. Arată înclinarea, cât şi acţiunea forţei centrifuge asupra virajului.
Busola – Orientarea botului avionului faţă de nordul magnetic.
Compasul automat (ARK) – Instrument de navigaţie arătând orientarea botului avionului faţă de o staţie de emisie radio de la sol.
Colimator – Aparat de ochire în tragere cu armamentul de pe avion.

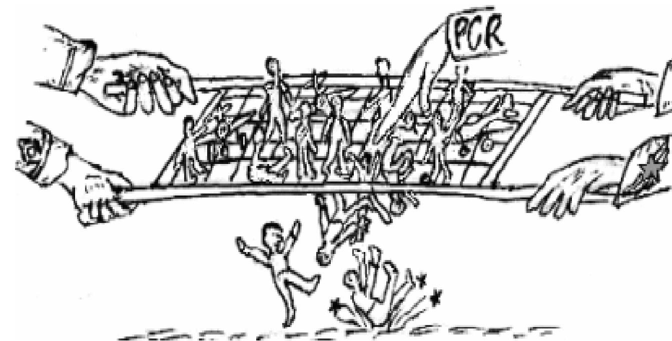
Zonă de lucru – De dat peste cap

Zonă – 1) - Locul de execuţie 2) - Totalitatea evoluţiilor de executat.
Răsturnare – Întoarcerea pe spate a avionului continuând în picaj, cu tragere ulterioară într-o altă evoluţie, folosind viteza câştigată.
Viraj de luptă – Urcare „peste umăr”, pe o traiectorie de semicerc înclinat, cu ascensiune mare, cu câştig maxim de înălţime.
Luping – Zbor în cerc în plan strict vertical.
Tonou – Răsucire de 360 grade în axul longitudinal al avionului.
Glisadă – Alunecare laterală faţă de direcţia de zbor. Întrebuinţată uneori la aterizare pentru pierdere rapidă de înălţime.
Vrie – Evoluţie constând din răsucirea avionului în jurul axului vertical cu botul spre pământ, fără viteză orizontală. Comenzi fără efect, fileurile de aer fiind desprinse de pe avion.
Vrie plată – Aceeaşi. În rotire, masele grele din botul şi coada avionului, trag în rotire avionul spre planul orizontal.
Limită de viteză – Viteza minimă de menţinere a avionului în zbor.

Notă: Acestea nu sunt definiţii dintr-un manual de tehnica pilotajului.

DESENE

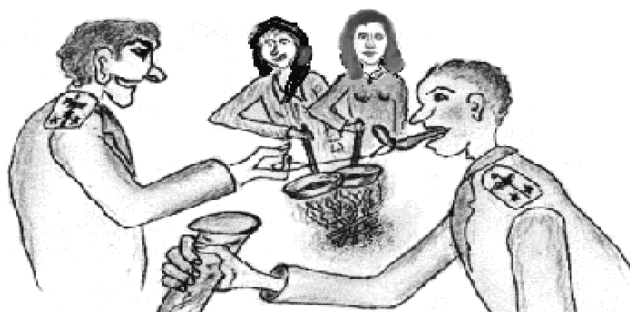
Când doi îţi spun că eşti beat, du-te şi te culcă.
Mie mi-au spus trei din cei douăzeci care au citit manuscrisul:
– Scoate dom-le desenele de lângă text, scade calitatea cărţii …
Ba unul mai şi precizează, cu vre-o 25 %.
Dar au şi poante care cred că sunt bune, gândesc. Ce să fac?
Evrica! Am găsit. Le pun separat la sfârşitul cărţii.
Cui nu îi plac, le rupe uşor din carte …



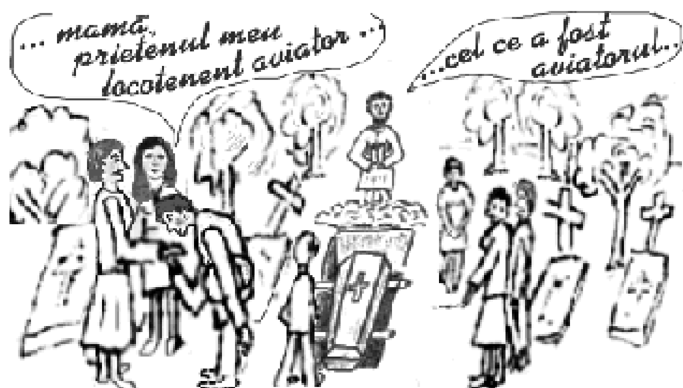
Sită-rit de PCR. – *Final de aventură aeronavigantă. Pag. 219*



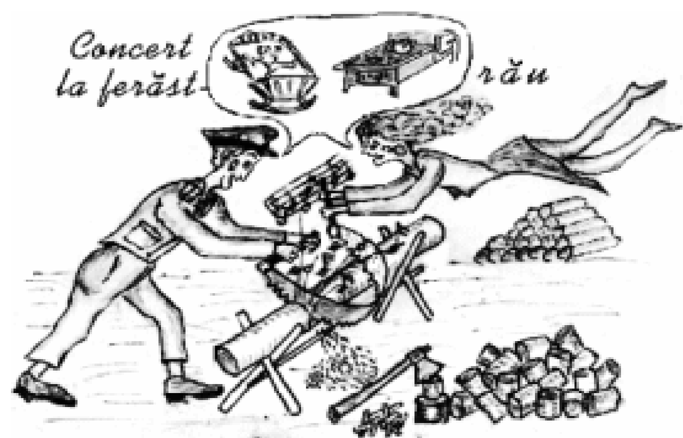
Morcoveaţă morcovit. – *Despre morcovi Pag. 49*



Eu pilot, el CI-st – *Am şi turnat Pag 98*



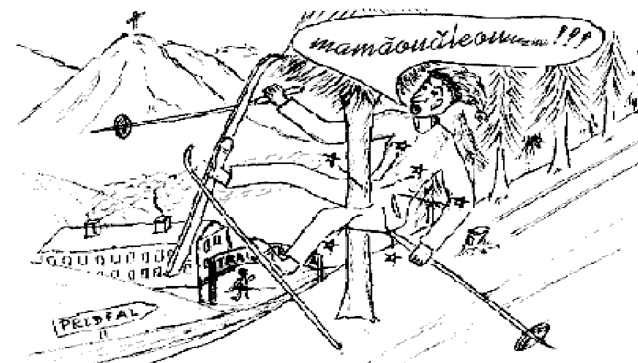
Loc de aţi cunoaşte soacra. – *La nunta de aur. Pag. 120*



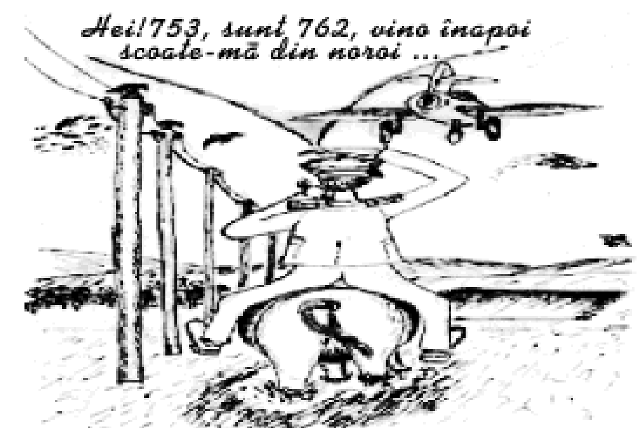
Aviator şi zburătoare. – *Concert la ferăstrău. Pag 126*



Doctrine în duel – *Comandant şi Politruci. Pag. 145*



Pârtieee ! ! ! – *Deveni din cal, măgar. Pag. 156*



El pe cai, eu pe cal, putere. – *Serpentine de viaţă. Pag.206*

Vis de aviator. – *In război conduşi de neveste. Pag.214*

La politrucie marş – *Crede şi nu cerceta Pag. 157*

Afară politrucule – *Durerile naşterii Pag. 196*

Dilema

Generaţia mea spunea popou. Generaţia de azi spune cur.
Dilema de început mă urmăreşte şi acum. Pentru cine am scris?
Dau cartea la citit la vreo douăzeci de oameni.
Public şi pe Internet schiţa „Norocosul”, cerând părerea.
Unii dintre cei cu popoul spun „vulgară”. Ceilalţi spun:

E-mail To: Mircea Con.--- consmir@yahoo.com
From: Tudor Constantinescu (coincidenţă de nume) 26 ani.
Buna seara, *Excelente pasaje. Nici o vulgaritate! Chiar v-am admirat tactul deosebit cu care aţi relatat întâmplările.*

Nu cred că trebuie făcute eforturi de cosmetizare, nu trebuie să păcălim istoria cu imagini false, ci trebuie povestit ***exact aşa cum a fost viaţa aviatorilor pe atunci****. Dacă despre asta e cartea – atunci fix cum era, aşa trebuie să i se spună cititorului.*

Avem nevoie de aşa ceva, de realitatea acelor timpuri. De oamenii de-atunci, de sacrificiile lor, de condiţiile în care au zburat, de la latrină până la colimator.

Este un roman şi cuprinde părţi din viaţa dumneavoastră. Ar fi incomplet fără poveşti cu latrină, cu vreo carciumă ori ştiu eu ce.

Exact asta diferenţiază o carte bună, evenimentele trăite, trecute prin ochii şi mintea autorului, la care a participat afectiv.

Asta individualizează tipologiile umane şi locurile de sub soare, anii pe calendar... Scrieţi tot, cum vă aduceţi aminte.

În fond nici nu e necesar să fie totul verificat jurnalistic, scrieţi cum simţiţi şi cum vă amintiţi. Tot ce vă amintiţi. Cu font mic, să încapă cât mai mult în carte ... Şi va fi una din acele cărţi pe care o voi citi într-o noapte albă, fără să o las din mână.

Tudor

Aşa că pieptăn cartea, tăind, rectificând, spre a-i satisface pe toţi.
Unde nu am putut, cer scuze şi rog săriţi cu îngăduinţă pagina.

Citind cartea de față, am încercat puternice emoții ale aducerilor aminte, ale trăirilor de zi cu zi din viața de pilot de vânătoare.

Volumul este o imagine de neşters a vieții de pe aerodromurile aviației militare, pe care, noi le-am trăit alături şi împreună cu generațiile de piloți din aviația de vânătoare a anilor 50 – 60.

Autorul reuşeşte să prezinte sub formă anecdotică, uneori chiar hazlie, evenimente şi întâmplări din viața de pe aerodrom şi din zbor.

Comandor (r) Mihăilă Constantin

Cartea prezintă interes, dovedind din partea dvs. un fin spirit de observare şi talent narativ. Voit-ironic, lucrarea păcătuieşte prin vocabularul grosier, licențios şi chiar scabros.

Vă sugerez să eliminați toate vulgaritățile – dealtfel gratuite – pentru că nu aşa puteți realiza efectul umoristic pe care scontați ...

Comandor (r) Constantin Iordache

Mulțumesc domnului c-dor Constantin Iordache, coleg ARPIA, talentat scriitor de cărți serioase precum: „Avioanele decolau în zori" „Cu supersonicul în zbor" şi altele în curs de apariție.

Rupându-mi inima jum`ate, am scos jum`ate … Dar zborul era să se oprească … din lipsă de petrol. Mor de nu v-o spun pe Mița.

Mulțumesc celor care au corectat variante ale ciornei.

Doamna Liliana Dăbuleanu, publicistă în domeniul informaticii; domnului George Chirilă poet şi scriitor, iar pentru observații de specialitate domnului comandor (r) inginer de bord Roman Potopea.

De mai sunt greşeli, acestea îmi aparțin.

Mi-au fost de neprețuit ajutor sfaturile domnilor: comandor Ion Clenciu, scriitor militar; colonel Liviu Vişan poet şi scriitor militar; colonel Virgil Ulieru, scriitor militar; cât şi observația domnului general locotenent aviator Gheorghe Zărnescu (fostul comandant de escadrila din şcoala militară de la Tecuci):

– Prea dai tare în unii. Şi înțelegând ordinul … am pus mănuşi.

Răspund şi observației domnului comandor (r) Petre Obreja:

– Costică. În cartea asta parcă vorbeşti despre mine …

– Nu! Petrică. În prima parte vorbesc despre noi toți. În a doua parte despre mine şi la pagina 240, despre tine, „O singură mână …"

CUPRINS

Trei cizme …, una-n fund

Şi altele …nostalgice